



**Zarząd Dróg
Miasta Krakowa**

Kraków, 15 listopada 2022 r.

RU.461.1.623.2022(1)

Szczepan Garpiel
Pełnomocnik
ARG Projektowanie Inwestycyjne
sp. z o.o.
ul. Czereśniowa 4a
31-410 Kraków

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

Dotyczy: opinii do wielowariantowej koncepcji inwestycji 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, w zakresie zgodnym z zawartą 20 lipca 2021 r. umową Nr 899/ZDMK/2021.*

Zarząd Dróg Miasta Krakowa, po przeanalizowaniu wniosku znak: ARG/893.1/AP/1929/2022 z 30.05.2022 r. doręzonego 31.05.2022 r. (data wpływu) i załączonej dokumentacji, na wezwanie z 27.06.2022 r. uzupełnionych 22.07.2022 r., 29.09.2022 r., 28.10.2022 r. i 14.11.2022 r., **opiniuje pozytywnie** przedstawioną wielowariantową koncepcję z preferencją wariantu 1 dla zadania pn. j.w., zgodnie z umową nr 899/U/ZDMK/2021 z 20.07.2021 r., z następującymi warunkami:

1. Rozwiązania sytuacyjne (geometria) układu drogowego ww. zadania, 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.
2. Dla rozwiązań geometrycznych należy wykonać analizy ruchu (efektywności), zamodelować według wskaźników zagospodarowania, MPZP. Rozwiązania geometryczne kształtować zgodnie z max. wynikami.

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

ARG
Wpłynęło: 24.11.22
Nr dz. 3727
Nr sprawy 17

3. Dokumentacja projektowa (projekt budowlany) dla przedmiotowej inwestycji powinna być opracowana w oparciu o obowiązujące przepisy prawa, przy uwzględnieniu uwag i wskazań zawartych w opiniach jednostek miejskich w zakresie ich kompetencji.
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 obowiązującymi przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022.1518) oraz „Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej m. Krakowa” (zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 3113/2018 z 15.11.2018 r.), „Standardami Infrastruktury Piesznej m. Krakowa (zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 3188/2021 z 09.11.2021 r.”.
5. Na zakresach robót należy dowiązać się sytuacyjno - wysokościowo do stanu istniejącego ulic 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.
6. Zakresem robót nawierzchniowych objąć obszar umożliwiający prawidłowe powiązanie warstw konstrukcji projektowanej i istniejącej nawierzchni. 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 UD.
7. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
8. Ciągi pieszce należy wykonać z nawierzchni bezfazowej. Chodniki kształtować w odsunięciu od krawędzi jezdni po obwodni ronda. Przewidzieć oddzielenie chodnika od jezdni zieleniem. Ciągi pieszce winne być zaprojektowane poza powierzchnią akumulacji kierujących rowerem przed przejazdami dla rowerzystów oraz należy minimalizować liczbę punktów kolizji pomiędzy pieszymi a kierującymi rowerem. Należy minimalizować odgięcia dróg rowerowych, zapewnić miejsca akumulacji dla kierujących rowerem.
9. Zaprojektować na ul. Zawitej pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Kobierzyńską a skrzyżowaniem z ul. Komuny Paryskiej brakujący ciąg pieszcy (chodnik).
10. Zatoki autobusowe należy zaprojektować zgodnie z wytycznymi Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie oraz Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa. Zatoki autobusowe na wylotach rond, ul. Skośnej, ul. Nowej Bartła, ul. Zawitej (po stronie zachodniej) należy zaprojektować jako zamknięte.
11. Na etapie sporządzania projektu budowlanego należy przeanalizować przeznaczenie: ul. Wicherkiewicz, ul. Sorki, ul. Ketlinga, ul. Babinicza ustalone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod drogi publiczne, ich przecięcia z ul. Bartła jako skrzyżowania.
12. Należy przeanalizować kształtowanie linii tramwajowej, mając na względzie przyszłą rozbudowę infrastruktury drogowej w kierunku południowym (powiązanie z przystankiem kolejowym Kraków Opatkowice), mając na względzie także zapewnienie powiązania z pętlą tramwajową. Należy wskazać miejsce lokalizacji budowy nowej pętli autobusowej.
13. Przy wszystkich planowanych przejściach dla pieszych należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi wyposażonymi w rowki prowadzące dla osób z dysfunkcją

wzroku. Projektowane pasy medialne wraz z pasami naprowadzającymi winny być wykonane zgodnie ze *Standardami infrastruktury pieszej Miasta Krakowa* (Zarządzenie Nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z 09.11.2021r.).

14. Należy zapewnić prawidłową obsługę terenów przyległych do projektowanego układu drogowego. Dokumentacja projektowa (projekt budowlany) winna uwzględniać dostęp do dróg publicznych terenów przyległych, co wynika z konieczności minimalizowania negatywnych skutków inwestycji drogowej dla sąsiednich nieruchomości i ochrona właścicieli tych nieruchomości przylegających do drogi objętej przedmiotową inwestycją, przed pozbawieniem dostępu do drogi publicznej i tzw. pośrednim wywłaszczeniem. Ma to szczególne znaczenie, gdy wskutek inwestycji drogowej zmieniają się uwarunkowania dotyczące obsługi komunikacyjnej sąsiadujących z drogą nieruchomości.
15. 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. Dokumentacja projektowa (projekt budowlany) w zakresie geometrii docelowego układu drogowego przed złożeniem do uzgodnienia w tut. Dziale winna uzyskać opinię Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa oraz Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie.
17. Zgodnie z art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych (art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych – Dz.U.2022.1693) oraz zgodnie z ustawą o wspieraniu rozwoju usługi i sieci telekomunikacyjnych Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie: budowy lub przebudowy dróg publicznych. W związku z czym 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). Określenie warunków w tym zakresie – w gestii Działu Infrastruktury Teletechnicznej UI.
18. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
19. Wiaty przystankowe będące w zakresie zadania winny być wykonane w standardzie dedykowanym dla Gminy Miejskiej Kraków.
20. W przypadku kolizji z istniejącymi urządzeniami lub sieciami w obrębie działek drogowych Inwestor winien rozwiązać kolizje branżowe na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci.
21. 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.
22. Należy rozwiązać kolizje istniejącej zieleni z planowaną inwestycją.
23. Należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne.
24. Odpowiedzialność za opracowanie projektu budowlanego w sposób zgodny z wymogami Prawa Budowlanego, przepisami, obowiązującymi normami i zasadami wiedzy technicznej ponosi Projektant, w tym za aktualność map oraz ocenę i uzyskanie zgody w zakresie odstępstw od przepisów (m.in. Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych – Dz.U.2022.1518).

25. Na etapie sporządzania dokumentacji projektowej (projektu budowlanego) tut. Zarząd zastrzega sobie możliwość wprowadzenia zmian w niezbędnym zakresie.
26. Integralną częścią opinii jest projekt koncepcyjny.

Załącznik:

1. Projekt koncepcyjny z opieczetowanymi załącznikami graficznymi.

Z up. DYREKTORA ZDMK

Piżemysław Czech
Kierownik Działu Lzq. i dnięń

Otrzymują:

- 1 x Adresat
1 x aa RU (64967/2022, ID: 2694240)