Zarząd Dróg
Miasta Krakowa

Kraków, 2025 -05- 0 6

IX.461.1.145.2025

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: wydania warunków branży drogowej budowy przejazdu rowerowego i przejścia dla pieszych na ul. Ofiar Dąbia dla inwestycji pn.: „Budowa tunelowego przejazdu dla rowerów pod ul. Ofiar Dąbia w ramach Programu Budowy Ścieżek Rowerowych".

Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Ulica Ofiar Dąbia jest drogą publiczną o kategorii powiatowej klasy Z (DP nr 2250K).
2. W obszarze planowanej inwestycji obowiązują zapisy Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Dąbie", zatwierdzonego uchwałą Nr LIX/1738/21 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 czerwca 2021 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego poz. 3508 z dnia 18 czerwca 2021 r.).
3. Parametry techniczne planowanej inwestycji należy zaprojektować zgodnie z m.in: wymogami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022.1518), ustaleniami obowiązującego mpzp, „Standardami Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa (zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 3188/2021 z 09.11.2021 r.", „Standardami dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków" (zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 1163/2023 z 28.04.2023 r.), „Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa" (zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 3113/2018 z 15.11.2018 r.).
4. W zakresie budowy lub rozbudowy istniejącego tunelu dla pieszych i rowerów należy stosować wytyczne do projektowania obiektów inżynierskich określone w załączniku nr 4 do Zarządzenia Dyrektora Zarządu Dróg Miasta Krakowa nr 117/2019 z 06.09.2019 r.
5. Dla budowy nowego tunelu należy zapewnić ciągi pieszy i rowerowy o szerokości użytkowej 2,50 m każdy. W razie konieczności, z uwagi na trudne warunki, dopuszcza się zawężenie ciągów do szerokości użytkowej, odpowiednio: 2,00 m i 2,50 m, w ostateczności wykonanie wspólnego ciągu dla pieszych i rowerów o szerokości użytkowej 4,00 m.
6. W przypadku rozbudowy istniejącego tunelu należy zaprojektować ciągi pieszy i rowerowy o szerokości użytkowej 2 x 2,50 m. W razie konieczności, z uwagi na trudne warunki, dopuszcza się zawężenie ciągów do szerokości, odpowiednio: 2,00 m i 2,50 m, w ostateczności wykonanie wspólnego ciągu dla pieszych i rowerów o szerokości użytkowej 4,00 m.
7. Na dojazdach do tunelu należy uwzględnić poszerzenie istniejących fragmentów wspólnego ciągu i rozdział na drogę dla rowerów i ciąg pieszy, dążyć do zapewnienia normatywnego spadku podłużnego do 6%.
8. Należy zapewnić normatywną wysokość obiektu inżynierskiego.
9. Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego i rowerowego z uwzględnieniem dowiązania do istniejących ciągów dla pieszych i rowerów.
10. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
11. Zapewnić skrajnie poziomą i pionową.

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

12. Lokalizacja przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego wymaga przebudowy drogi, ul. Ofiar Dąbia. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić korektę istniejącego układu drogowego w niezbędnym zakresie, dla zapewnienia prawidłowego dowiązania do stanu istniejącego i normatywnych parametrów docelowego układu drogowego.
13. Lokalizację przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów przez ul. Ofiar Dąbia potwierdzić analizą widoczności pomiędzy kierującymi poruszającymi się jezdnia ulicy a niechronionymi uczestnikami ruchu, przy uwzględnieniu miarodajnej prędkości pojazdów (wynikającej z parametrów ulicy i jej funkcji). Z uwagi na zbieg łuku poziomego z łukiem pionowym, konieczne jest analiza widoczności poziomej i pionowej, z uwzględnieniem profili podłużnych projektowanej drogi dla rowerów.
14. Rozwiązania w zakresie ciągów pieszych i rowerowych powinny być zgodne z ww. obowiązującymi standardami. 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.
15. Szerokość przejścia dla pieszych powinna być nie mniejsza niż 4,00 m.
16. Przed przejściem dla pieszych/przejazdem rowerowym należy zaprojektować strefę oczekiwania mającą szerokość równą szerokości przejścia/przejazdu i długość nie mniejszej niż 2,50 m. W trudnych warunkach dopuszcza się zmniejszenie długości do 2,00 m.
17. Strefę oczekiwania należy zaprojektować przed przejściem dla pieszych i przejazdem dla rowerów przed jezdnia z obu stron ulicy, pomiędzy pasami ruchu jako wyspę azylu.
18. Ciągi piesze i rowerowe wykonać z nawierzchni bezfazowej.
19. Przy planowanym przejściu dla pieszych należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi wyposażonymi w rowki prowadzące dla osób z dysfunkcją wzroku. Pasa ostrzegawczego nie projektuje się w skrajni jezdni.
20. Infrastrukturę dla pieszych i rowerów przed przekroczeniem przez jezdnie ulicy należy ukształtować w sposób „esujący" tor ruchu, wymuszający redukcję prędkości kierujących rowerem oraz zachowanie szczególnej ostrożności niechronionych uczestników ruchu drogowego. Nie dopuszcza się kształtowania przejścia da pieszych i przejazdu dla rowerów zapewniających bezpośrednie połączenie „na wprost" w ciągu bulwarów.
21. Należy zaprojektować rozwiązania nieuprawnione przekraczanie jezdni przez pieszych i kierujących rowerem poza przejściem dla pieszych i przejazdem dla rowerów, na wysokości bulwarów.
22. Z uwagi na częściowe położenie planowanej inwestycji na wałach przeciwpowodziowych rzeki Wisły, terenach zagrożonych powodzią i bliskiej lokalizacji rzeki Wisły konieczne jest dla rozwiązań projektowych/dokumentacji projektowej uzyskać wymagane opinie/uzgodnienia/zezwolenia Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.
23. Na zakresach robót należy dowiązać się sytuacyjnie i 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 terenu przyległego oraz prawidłowego powiązania warstw konstrukcji nawierzchni.
24. 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.
25. W zakresie zieleni:
    - Należy objąć szczególną ochroną zieleń, znajdującą się w obszarze planowanej inwestycji.

- 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.
- Drzewa oraz inne formy zieleni występującej w obszarze prowadzonych robót powinny być zabezpieczone i objęte ochroną na czas prowadzenia prac zgodnie ze *Szczegółowymi zasadami ochrony drzew w inwestycjach na terenie Gminy Miejskiej Kraków* (Załącznik nr 1 do zarządzenia nr 591/2024 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 lutego 2024 r.).
- Należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie dot. ew. planowanego zakresu wycinki/przesadzeń drzew i krzewów kolidujących z inwestycją.
- Należy przyjąć rozwiązania projektowe minimalizujące ingerencję w istniejącą zieleń, umożliwiające maksymalną ochronę drzew rosnących na terenie planowanej inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie (z uwzględnieniem rozmiarów koron i systemów korzeniowych).
- Należy wykonać inwentaryzację zieleni z gospodarką szatą roślinną w formie opisowej i graficznej ze wskazaniem zaistniałej kolizji z zielenią, zestawieniem zieleni przeznaczonej do wycinki wraz z preliminarzem kosztów wycinki.
- Dla inwentaryzacji dendrologicznej należy sporządzić waloryzację, w celu ochrony szczególnie wartościowych okazów lub obszarów.
- Należy uzyskać wymagane opinie, warunki i uzgodnienia w zakresie wycinki zieleni i/lub nasadzeń zastępczych dla przedmiotowego zadania.

26. Należy zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie.
27. Przejście/przejazd dla pieszych winno być wyposażone w dedykowane oświetlenie.
28. O warunki odwodnienia planowanej inwestycji należy zwrócić się do gestora sieci ogólnospławnej tj.: Wodociągów Miasta Krakowa.
29. W przypadku kolizji z istniejącymi urządzeniami lub sieciami w obrębie pasa drogowego, należy rozwiązać kolizje branżowe na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci.
30. Dokumentacja projektowa układu drogowego przed złożeniem do uzgodnienia w tut. Jednostce winna uzyskać pozytywne opinie, w zależności od potrzeb: Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury Urzędu Miasta Krakowa, Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie, Ogrodnika Miejskiego.
31. 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).
32. Należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne.

Z-ca Dyrektora ds. Inwestycji
Magda Rutkowska

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x aa (ID: 3783817)

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

Zarząd Dróg
Miasta Krakowa

Kraków, 18.03.2025r.

RU.461.6.102.2025

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunki techniczne budowy dedykowanego oświetlenia przejścia dla pieszych oraz przejazdu rowerowego w ul. Ofiar Dąbia w Krakowie w ramach zadania pn. **„Budowa tunelowego przejazdu dla rowerów pod ul. Ofiar Dąbia"** – Program Budowy Ścieżek Rowerowych.

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

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie GMK zasilane z PZ 1065 (Stopień Wodny Dąbie). 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 -> wytyczne dla projektantów).
3. W ramach inwestycji należy zaprojektować budowę dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych oraz przejazdu dla rowerów zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Infrastruktury z dnia 20.07.2018r. (zgodnie z wymaganiami ZDMK) w oparciu o następujące wytyczne:

<u>Wariant budowy nowego przejazdu pieszo/rowerowego przez ul. Ofiar Dąbia w Krakowie:</u>

a) Projektować słupy stalowe ocynkowane lub aluminiowe anodowane na fundamentach prefabrykowanych zgodne z wymaganiami ZDMK.
b) Dedykowane oprawy LED o rozsyle asymetrycznym wyposażone w sterownik zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
c) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm2 na całej długości układny w rurze ochronnej (np. SRS/DVK/DVR min 75 – pod drogą / zjazdami rury sztywne).
d) Zasilanie projektować od najbliższego słupa istniejącego oświetlenia (będącego w zarządzie GMK) zlokalizowanego w pasie drogowym - kablowo doziemnie.
e) W przypadku kolizji nowego przejazdu pieszo/rowerowego przez ul. Ofiar Dąbia z istn. słupami oświetleniowymi należy wymienić je na nowe w nowej lokalizacji zgodnie z pkt a) i b). W odcinkach kablowych wydłużanych wymienić kabel na nowy – nie dopuszcza się stosowania muf kablowych.
f) Ewentualne elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub zutylizować w porozumieniu z działem UT tut. Zarządu

<u>Wariant poszerzenia/budowy tunelu dla rowerzystów przy stopniu wodnym Dąbie:</u>

g) Należy uwzględnić konieczność zachowania ciągłości oświetlenia w tunelu. Dla oświetlenia pod obiektem (w tunelu) stosować oprawy o odporności na udary mechaniczne min. IK 08 – zgodnie z wymaganiami ZDMK.
h) Zasilanie projektować od najbliższego słupa istniejącej sieci oświetleniowej.

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

i) Zastosować kabel o odpowiednio dobranym przekroju na całej długości układany w rurze ochronnej (np. DVK, DVR, SRS).
Zabrania się układania kabla w peszlach/rurkach ochronnych w tunelu. Kable wraz z osłoną mają stanowić element konstrukcji mostu.

4. Zasilanie projektować kablowo, doziemnie z najbliższego słupa zasilanego z w/w PZ zlokalizowanego w pasie drogowym/ działce drogowej GMK. **W przypadku wyznaczenia nowego przejścia przez ul. Ofiar Dąbia lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) na podstawie uzgodnionego docelowego projektu organizacji ruchu.**
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 zawężać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych rowerowych oraz zachować wymaganą skrajnię drogową (min. 0,5 m od krawędzi jezdni/chodnika).
6. Należy objąć szczególną ochroną zieleń, znajdującą się w pobliżu miejsca prac; wszelkie prace ziemne w pobliżu drzew (w odległości mniejszej niż 2m od pnia drzewa) oraz krzewów należy prowadzić za pomocą zastosowania metod bezrozkopowych (przecisk lub przewiert sterowany) lub ręcznie tylko i wyłącznie pod nadzorem specjalisty w dziedzinie dendrologii, z zachowaniem szczególnej ostrożności, dostosowując głębokość i szerokość wykopu do przebiegu korzeni, jednocześnie nie dopuszczając do ich usuwania i uszkodzenia. Ewentualne komory przewiertowe zlokalizować poza rzutem koron drzew; W przypadku braku możliwości wykonywania prac w sposób nie uszkadzający drzew i krzewów, należy wystąpić do tut. Zarządu z wnioskiem o wyrażenie zgody na ich wycinkę ze względu na kolizję z planowaną inwestycją, zgodnie z procedurą ZDMK-48/ ZDMK-49.
7. 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 (z zachowaniem semantyki ZDMK) oraz obliczenia fotometryczne.
8. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie.
9. 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.
10. Na etapie wydawanie warunków analizie nie podlegają własności działek. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK / pasie drogowym. Uzgodnienie lokalizacji może zostać wydane wyłącznie w oparciu o uzgodniony w tut. Zarządzie **projekt branży drogowej.**
11. 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 PZ 1065

Kierownik Działu Uzgodnień
Infrastruktury Technicznej

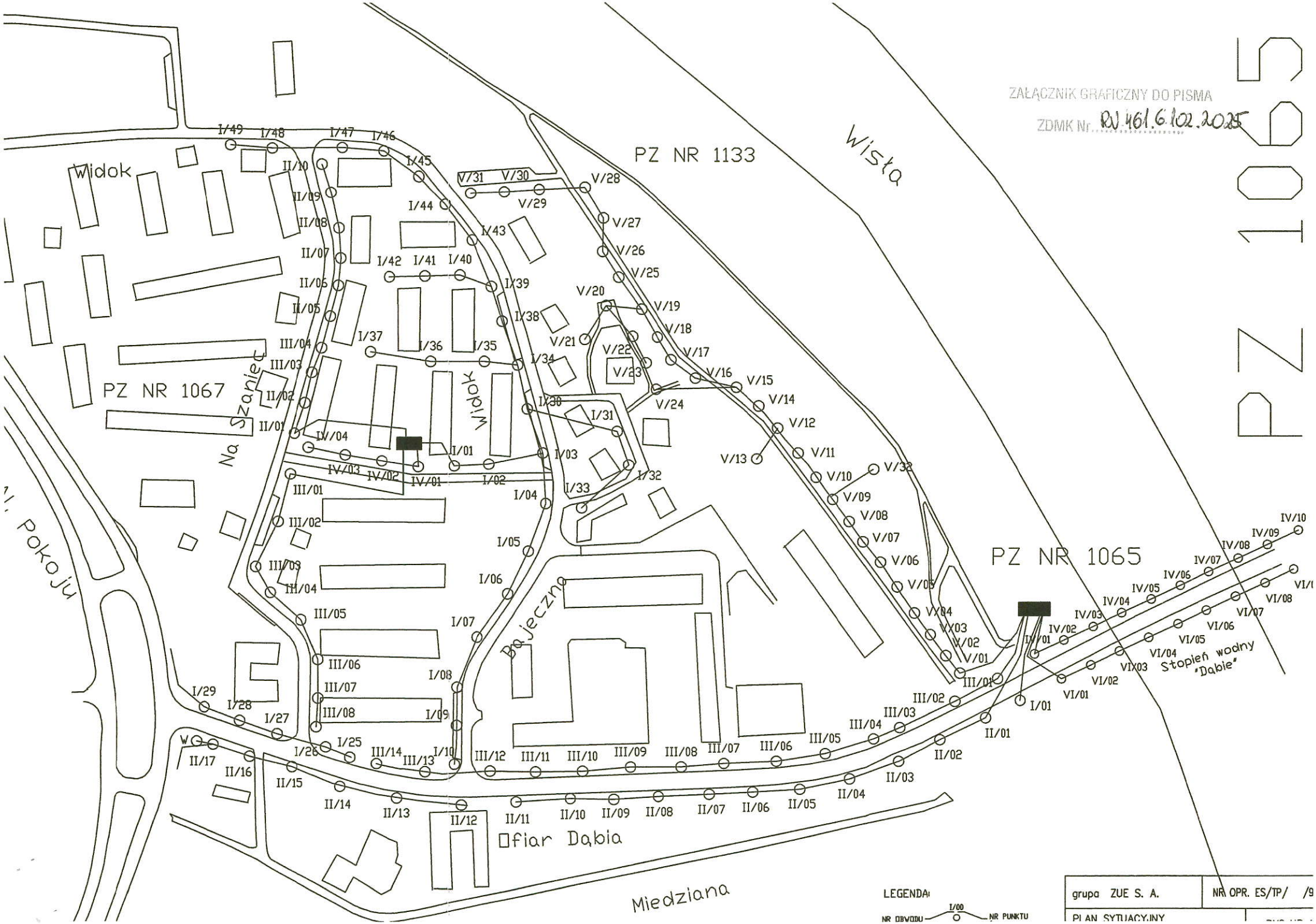
Robert Cebulski

Otrzymują:
1 x Adresat + załącznik
1 x aa *RU (IA.452.31.1.2025, ID: 3744667).*

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

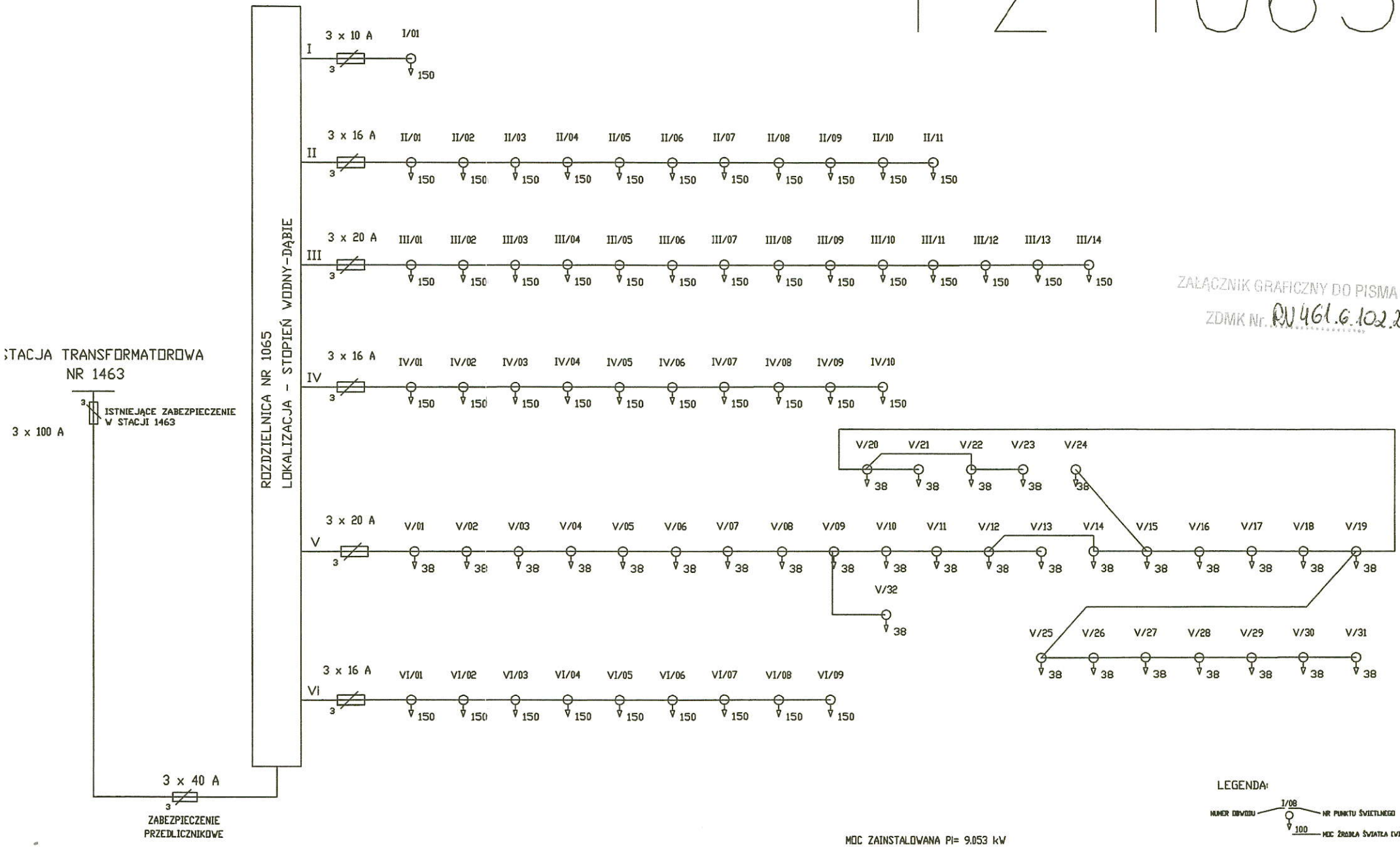
ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK Nr RJ.461.6.102.2025

PZ 1065



grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/ /9
PLAN SYTUACYJNY	

PZ 1065



ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK Nr. RN 461.6.102.2025

LEGENDA:

1/08 — NUMER OBWODU / NR PUNKTU ŚWIETLNEGO
100 — MOC ŹRÓDŁA ŚWIATŁA [W]

MOC ZAINSTALOWANA Pi= 9.053 kW
U=380/220V~ 50Hz
UKŁAD SIECI TN-C

SYSTEM OCHRONY - SAMOCZYNNE SZYBKIE WYŁĄCZENIE

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP//99
SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH	

Zarząd
Infrastruktury Wodnej
w Krakowie

Kraków, 20 marca 2025 r.

URZĄD MIASTA KRAKOWA
KANCELARIA MAGISTRATU
Plac Wszystkich Świętych 3/4
Data 2025 -03- 25 (1)
Nr ..... zał. .....

Urząd Miasta Krakowa
RPW/163855/2025 P
Data:2025-03-25

WUW.461.398.2025.MW1

Wnioskodawca:
Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Dział Przygotowania Infrastruktury Rowerowej i Pieszej
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
WPŁYNĘŁO
Dnia 2025 -03- 26
L.Dz.....Podpis.....

WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA INWESTYCJI PN.: „BUDOWA TUNELOWEGO PRZEJAZDU DLA ROWERÓW POD UL. OFIAR DĄBIA- PROGRAM BUDOWY ŚCIEŻEK ROWEROWYCH".

W odpowiedzi na pismo znak IA.452.31.1.2025 z dnia 14.03.2025 r. (data wpływu do ZIW) w sprawie warunków technicznych na odprowadzenie wód opadowych, Zarząd Infrastruktury Wodnej w Krakowie informuje, że w rozpatrywanym terenie obowiązuje system kanalizacji ogólnospławnej. W przedmiotowym terenie ZIW nie posiada sieci kanalizacji deszczowej.

W związku z powyższym o warunki w zakresie odwodnienia planowanej inwestycji należy wystąpić do jej zarządcy tj. Wodociągów Miasta Krakowa, ul. Senatorska 1, 30- 106 Kraków.

Z UPOWAŻNIENIA
Zarządu Infrastruktury Wodnej
w Krakowie
Bartosz Paszkowski

Sprawę prowadzi:
Małgorzata Wysmyk – Dział Uzgodnień i Warunków, nr tel.: 12 323 30 59.

Otrzymują:
1 x Adresat (bez zał.)
1 x aa (WUW)

Zarząd Infrastruktury Wodnej w Krakowie
tel. +48 12 323 30 01, +48 12 323 30 02, sekretariat@ziw.krakow.pl
31-977 Kraków, os. Szkolne 27
www.ziw.krakow.pl

125

Zarząd Transportu
Publicznego
w Krakowie

Kraków, 25 marca 2025 r.

TA.651.2.33.2025

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

Odpowiedź na pismo

Dotyczy	wydania warunków technicznych dla zadani, pn.: "Budowa tunelowego przejazdu dla rowerów pod ul. Ofiar Dąbia" - Program Budowy Ścieżek Rowerowych.
Data pisma	14.03.2025 r.
Data wpływu	14.03.2025 r.
Znak sprawy	IA.452.31.1.2025

Szanowni Państwo,

W nawiązaniu do pisma z dnia 14 marca br. w sprawie wydania warunków technicznych dla zadania pn.: "Budowa tunelowego przejazdu dla rowerów pod ul. Ofiar Dąbia", Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie wnosi o przyjęcie poniższych uwag:

Ad. 1. Budowa nowego tunelu dla rowerzystów pod ul. Ofiar Dąbia.

1. Dla ciągu pieszego i drogi dla rowerów wewnątrz tunelu należy zapewnić użytkową szerokość 2.5 m.
   W razie konieczności, z uwagi na ograniczenia terenowe i istniejące zagospodarowanie (m.in. obiekty stopnia wodnego) dopuszcza się zawężenie ciągów do szerokości odpowiednio 2.0 m i 2.5 m, a w ostateczności wykonanie wspólnego ciągu dla pieszych i rowerzystów o szerokości użytkowej 4.0 m.
2. Na dojazdach do tunelu uwzględnić poszerzenie istniejących fragmentów wspólnego ciągu i rozdział na drogę dla rowerów (ddr) i ciąg pieszy (cp), dążyć do zapewnienia normatywnego spadku podłużnego do 6%. Dowiązanie do istniejących ciągów pieszego i rowerowego kształtować w sposób jak najbardziej prosty, bez zbędnych odgięć.
3. Zapewnić
   - skrajnię pozioma i pionową,
   - nawierzchnię bezfazową projektowanego ciągu pieszego i rowerowego,
   - spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej i projektowanej infrastruktury w szczególności w zakresie dowiązania sytuacyjno wysokościowego,

- prawidłowe odwodnienie i oświetlenie obszaru objętego zakresem opracowania, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężać użytkowej szerokości projektowanych ciągów,
- usunięcie ewentualnych kolizji z istniejącym uzbrojeniem.

4. Dla infrastruktury rowerowej zastosować rozwiązania wg Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa, zgodnie z Zarządzeniem Nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r. (m.in. nawierzchnia asfaltowa, rozdział pomiędzy ddr i cp z dwóch rzędów kostki ułożonej pod kątem, wartości łuków poziomych ddr).
5. Dla opracowania projektowego należy uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu, powołanego Zarządzeniem Nr 1283/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 maja 2023 r.

Ad. 2. Poszerzenie istniejącego tunelu przy stopniu wodnym Dąbie.

1. Istniejący ciąg w tunelu należy poszerzyć maksymalnie jak pozwolą na to warunki terenowe i istniejące zagospodarowanie, postulowana szerokość użytkowa 5.0 m. Kształtować wydzieloną infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów o szerokości 2 x 2.5 m. W razie konieczności, dopuszcza się zawężenie ciągów do szerokości odpowiednio 2.0 m i 2.5 m, a w ostateczności wykonanie wspólnego ciągu dla pieszych i rowerzystów o szerokości użytkowej 4.0 m.
2. Zwiększyć wysokość przejścia tunelowego, dążyć do parametrów normatywnych.
3. Na dojazdach do tunelu uwzględnić poszerzenie istniejących fragmentów wspólnego ciągu i rozdział na drogę dla rowerów (ddr) i ciąg pieszy (cp), dążyć do zapewnienia normatywnego spadku podłużnego do 6%.
4. Zapewnić
   - skrajnię poziomą i pionową,
   - nawierzchnię bezfazową projektowanego ciągu pieszego i rowerowego,
   - spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej i projektowanej infrastruktury w szczególności w zakresie dowiązania sytuacyjno wysokościowego,
   - prawidłowe odwodnienie i oświetlenie obszaru objętego zakresem opracowania nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężać użytkowej szerokości projektowanych ciągów,
   - usunięcie ewentualnych kolizji z istniejącym uzbrojeniem.
5. Dla infrastruktury rowerowej zastosować rozwiązania wg Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa, zgodnie z Zarządzeniem Nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r. (m.in. nawierzchnia asfaltowa, rozdział pomiędzy ddr i cp z dwóch rzędów kostki ułożonej pod kątem, wartości łuków poziomych ddr).
6. Dla opracowania projektowego należy uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu, powołanego Zarządzeniem Nr 1283/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 maja 2023 r.

Ad. 3 i 4 Budowa przejazdu rowerowego i przejścia dla pieszych przez ul. Ofiar Dąbia

1. Przejście z przejazdem przez ul. Ofiar Dąbia należy projektować w miejscu zapewniającym widoczność dla wszystkich uczestników ruchu w miarę możliwości na wprost ciągów na Bulwarach, w celu zapewnienia jak najkrótszej trasy pomiędzy ciągami po obu stronach stopnia wodnego Dąbie.
2. Na przejściu zapewnić wyspę azylu.
3. Na dojazdach do przejścia wykonać rozdzieloną infrastrukturę pieszą i rowerową dowiązaną do istniejących ciągów na Bulwarach. Dążyć do zapewnienia normatywnych spadków podłużnych łączników.
4. Przed przejściem dla pieszych po obu stronach zapewnić poszerzenia chodnika umożliwiające pieszym idącym wzdłuż ul. Ofiar Dąbia ominięcie pieszych/ rowerzystów oczekujących przed przekroczeniem ulicy.
5. Na przejeździe zapewnić ciągłość nawierzchni i niwelety drogi dla rowerów, bez uskoków, nie stosować krawężników w poprzek.
6. Przy przejściu dla pieszych zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku, pasy kształtować poza skrajnią drogową, zgodnie ze Standardami Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa i Standardami Dostępności.
7. Minimalizować wycinkę zieleni wysokiej.
8. Zapewnić:
   - nawierzchnię bezfazową projektowanych odcinków ciągów pieszych i asfaltową rowerowych,
   - swobodny przejazd pojazdów KMK, nie należy zawężać istniejącej szerokości jezdni,
   - odpowiednie warunki widoczności na przejeździe dla rowerów i przejściu dla pieszych,
   - miejsce na lokalizację oznakowania pionowego w pasie drogowym, poza użytkową szerokością projektowanych ciągów,
   - spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej i projektowanej infrastruktury w szczególności w zakresie dowiązania sytuacyjno wysokościowego,
   - prawidłowe odwodnienie i oświetlenie obszaru objętego zakresem opracowania ze szczególnym uwzględnieniem przejścia dla pieszych, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężać użytkowej szerokości projektowanych ciągów,
   - usunięcie ewentualnych kolizji z istniejącym uzbrojeniem.

9. W celu zapewnienia odpowiedniej dostępności do KMK należy rozważyć zaprojektowanie pary przystanków na ul. Ofiar Dąbia w rejonie budynków nr 4A i 22. Perony należy projektować na długości 20 m i szerokości min. 2,5 m z ewentualnym poszerzeniem pod wiatę przystankową. Na każdym peronie należy zaprojektować krawężniki peronowe typu kassel-kerb, pasy ostrzegawcze dla osób z dysfunkcjami wzorku oraz wiatę przystankową. W miejscu zatrzymywania się autobusów na przystanku należy zapewnić nawierzchnię z betonu cementowego zbrojonego w kolorze czerwonym.
10. Dla infrastruktury rowerowej zastosować rozwiązania wg Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa, zgodnie z Zarządzeniem Nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r. (m.in.

nawierzchnia asfaltowa, rozdział pomiędzy ddr i cp z dwóch rzędów kostki ułożonej pod kątem, wartości łuków poziomych ddr).

11. Dla opracowania projektowego należy uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu, powołanego Zarządzeniem Nr 1283/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 maja 2023 r.

Z wyrazami szacunku,

Z up. DYREKTORA ZTP
Małgorzata Jedynak
Kierownik Działu Mobilności Aktywnej

W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:

- telefonicznie – pod numerem 12 616 8671
- osobiście – Dział TA, pokój 210, ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków
- e-mailowo – sekretariat@ztp.krakow.pl

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Kraków

Kraków, 26 marca 2025

GK-10.7211.107.2025

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Dział Przygotowania Infrastruktury
Rowerowej i Pieszej – IA
<sekretariat@zdmk.krakow.pl>

Dotyczy	warunków technicznych dla budowy tunelowego przejazdu dla rowerów pod ul. Ofiar Dąbia
Data pisma	14.03.2025 r.
Data wpływu	14.03.2025 r.
Znak sprawy	IA.452.31.1.2025

Szanowni Państwo,

przedkładam wytyczne do przedmiotowego zadania w zakresie kompetencji organu zarządzającego ruchem na drogach publicznych.

Istniejące uwarunkowania lokalne na ul. Ofiar Dąbia — w szczególności wynikające z niekorzystnej geometrii ulicy oraz pogorszenia właściwości funkcjonalnych dla pieszych i kierujących rowerem — jednoznacznie wskazują na zasadność realizacji rozwiązania tunelowego, a przemawiają przeciwko wariantom zakładającym wyznaczenie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów w poziomie jezdni. W związku z tym, rozpatrywanie takich wariantów jest możliwe wyłącznie **po wykazaniu braku możliwości realizacji połączenia tunelowego.**

Tunel pod ul. Ofiar Dąbia

1. Rozwiązania tunelowe należy projektować zgodnie z aktualną wiedzą techniczną, zapewniając wymagane w standardach parametry dla ruchu pieszego i rowerowego.
2. Konieczne jest zapewnienie właściwego powiązania ruchu pieszego i rowerowego pomiędzy projektowanym tunelem a istniejącymi ciągami pieszymi i rowerowymi w ciągu ul. Ofiar Dąbia.

Przejazd dla rowerów i przejście dla pieszych przez ul. Ofiar Dąbia

3. Lokalizację przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów przez ul. Ofiar Dąbia należy potwierdzić weryfikacją widoczności pomiędzy kierującymi poruszającymi się jezdnią ul. Ofiar Dąbia a niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego, przy uwzględnieniu miarodajnej prędkości pojazdów (wynikającej z parametrów ulicy i jej funkcji). Z uwagi na

Urząd Miasta Krakowa
WYDZIAŁ GOSPODARKI KOMUNALNEJ I INFRASTRUKTURY
tel. +48 12 616 88 18, fax +48 12 616 88 01, gk.umk@um.krakow.pl
ul. Wielopole 17a, 31-072 Kraków
www.krakow.pl

zbieg łuku poziomego z łukiem pionowym, konieczne jest zweryfikowanie zarówno widoczności poziomej, jak i pionowej z uwzględnieniem profili podłużnych projektowanej drogi dla rowerów.

4. Należy zaprojektować strefy oczekiwania przed przejściem dla pieszych i przejazdem dla rowerów:
   a. przed jezdnią z obu stron ulicy;
   b. pomiędzy pasami ruchu – w tym celu należy zaprojektować wyspę azylu.
5. Należy zwrócić szczególną uwagę na właściwe ukształtowanie wysokościowe najazdów dróg dla rowerów i dróg dla pieszych pomiędzy bulwarami a jezdnią ul. Ofiar Dąbia. Konieczne jest „wypłaszczenie" ww. odcinków w stopniu pozwalającym na zapewnienie właściwej widoczności oraz komfortu niechronionych uczestników ruchu drogowego.
6. Należy zapewnić prawidłowe powiązanie ruchu rowerowego pomiędzy projektowaną infrastrukturą a istniejącymi rozwiązaniami na jezdni ul. Ofiar Dąbia (pasy ruchu dla rowerów, tor ruchu rowerów wynikający z oznakowania P-27).
7. Należy zapewnić rozwiązania uspokajające ruch na jezdni ul. Ofiar Dąbia, wymuszające zachowanie szczególnej ostrożności i redukcję prędkości pojazdów przy dojeździe do przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów. W tym celu wskazuję na konieczność odgięcia toru jazdy oraz lokalne zmniejszenie szerokości pasów ruchu, przy zachowaniu przejezdności pojazdu miarodajnego.
8. Infrastrukturę dla pieszych i kierujących rowerem przed przekroczeniem jezdni ul. Ofiar Dąbia w obu kierunkach należy kształtować w sposób „esujący" tor ruchu, wymuszający redukcję prędkości kierujących rowerem oraz zachowanie szczególnej ostrożności niechronionych uczestników ruchu drogowego. Nie dopuszcza się kształtowania przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów zapewniających bezpośrednie połącznie „na wprost" w ciągu bulwarów.
9. Należy zaprojektować rozwiązania uniemożliwiające nieuprawnione przekraczanie jezdni przez pieszych i kierujących rowerem poza przejściem dla pieszych i przejazdem dla rowerów na wysokości bulwarów.

Wskazania ogólne (obydwa warianty)

10. Projektowana infrastruktura winna spełniać wymagania przepisów techniczno-budowlanych [1], wytycznych rekomendowanych ministra właściwego ds. transportu (WR-D) oraz standardów projektowania przyjętych zarządzeniami Prezydenta Miasta Krakowa [2], [3], [4].
11. Należy zapewnić prawidłowe oświetlenie projektowanego układu, w tym doświetlenie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów.
12. W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).

Urząd Miasta Krakowa
WYDZIAŁ GOSPODARKI KOMUNALNEJ I INFRASTRUKTURY
tel. +48 12 616 88 18, fax +48 12 616 88 01, gk.umk@um.krakow.pl
ul. Wielopole 17a, 31-072 Kraków
www.krakow.pl

W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:

- telefonicznie – pod numerem 12 616 84 65 (sprawę prowadzi Tomasz Powęzka)
- osobiście – Referat Sterowania Ruchem i Geometrii Dróg, ul. Wielopole 1 pokój 202
- e-mailowo – gk.umk@um.krakow.pl

Z wyrazami szacunku

Michał Mikołajczyk
Zastępca Dyrektora Wydziału
/Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:
2394569.6037815.6834488

Podstawa prawna

[1] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518)

[2] Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r. w sprawie wprowadzenia „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa"

[3] Zarządzenie nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r. w sprawie przyjęcia „Standardów Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa"

[4] Zarządzenie nr 1163/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 28 kwietnia 2023 r. w sprawie wprowadzenia „Standardów Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków"

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

Urząd Miasta Krakowa
WYDZIAŁ GOSPODARKI KOMUNALNEJ I INFRASTRUKTURY
tel. +48 12 616 88 18, fax +48 12 616 88 01, gk.umk@um.krakow.pl
ul. Wielopole 17a, 31-072 Kraków
www.krakow.pl

Kraków

Kraków, 26 MAR. 2025

AM-04.4120.1.118.2025.NS

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

Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: *BUDOWA TUNELOWEGO PRZEJAZDU DLA ROWERÓW PO UL. OFIAR DĄBIA – PROGRAM BUDOWY ŚCIEŻEK ROWEROWYCH*

Odpowiadając na pismo znak: IP.452.31.1.2025 z 14.03.2025 r. (data wpływu: 14.03.2025 r.) dotyczące wydania warunków technicznych zgodnie z posiadanymi kompetencjami dla inwestycji jw., Miejski Konserwator Zabytków w Krakowie informuje, że wskazane zamierzenie inwestycyjne położone jest poza terenami wpisanymi do rejestru zabytków oraz ujętymi w gminnej ewidencji zabytków, a także poza strefą nadzoru archeologicznego.

W przypadku rozszerzenia zakresu inwestycji i ewentualnej ingerencji w obiekt lub teren objęty ochroną konserwatorską, należy zwrócić się do MKZ na etapie projektowym, celem uzyskania stosowanego uzgodnienia.

MIEJSKI KONSERWATOR ZABYTKÓW
Jerzy Zbiegień

Otrzymują:
1. 1 x Adresat (na adres e-mail)
2. 2 x aa

Urząd Miasta Krakowa
BIURO ARCHITEKTA MIASTA
Miejski Konserwator 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

Zarząd
Zieleni Miejskiej
w Krakowie

Kraków, 15.04.2025 r.

ZZS.53.87.25.JH

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

Odpowiedź na pismo

Dotyczy	Wydania warunków technicznych do realizacji zadania pn.:,, Budowa tunelowego przejazdu dla rowerów pod ul. Ofiar Dąbia" - Program Budowy Ścieżek Rowerowych"
Data pisma	14.03.2025 r.
Data wpływu	14.03.2025 r.
Znak sprawy	IA.452.31.1.2025

W odpowiedzi na pismo w przedmiotowej sprawie Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie informuje, iż w ramach realizacji przedstawionych wariantów dla ww. zadania należy uwzględnić poniższe wytyczne.

1. Proces planowania i realizacji inwestycji winien być zgodny z Zarządzeniem nr 591/2024 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 lutego 2024r. w sprawie ,,Szczegółowych zasad ochrony drzew w inwestycjach na terenie Gminy Miejskiej Kraków "
https://bip.krakow.pl/zarzadzenie/2024/591/w_sprawie_wprowadzenia_szczegolowych_zasad_ochrony_drzew_w_inwestycjach_na_terenie_Gminy_Miejskiej_Krakow_i_wprowadzenia_zasad_obliczania_minimalnej_liczby_nasa.html

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

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
Administratorem Państwa danych osobowych jest Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie. Szczegółowe informacje na temat przetwarzania Państwa danych osobowych przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie znajdą Państwo pod adresem: https://www.bip.krakow.pl/?bip_id=567&mmi=15222

zawieszona na pniu) – dot. drzew zinwentaryzowanych przez ZZM,

- wrysowania realnych obwodów pni i napływów korzeniowych wszystkich drzew w pobliżu projektowanych ciągów z opisem zastanych oraz możliwych kolizji (bezpośrednich i pośrednich) planowanej inwestycji z drzewami i krzewami,
- wskazania szczególnie wartościowych okazów lub obszarów zieleni i zaleceniami dotyczącymi uniknięcia kolizji z planowaną inwestycją,
- wyznaczenia stref ochrony drzew (SOD).

– w ramach opracowania dokumentacji projektowej przedstawić, w przypadku kolizji inwestycji ze szczególnie wartościowymi okazami, wariantowe rozwiązania projektowe, w tym minimalizujące kolizje z drzewami wykazanymi w operacie (np. miejscowe zawężenia ciągów komunikacyjnych, połączone z wyraźnym oznakowaniem, rezygnacja z obrzeży ciągów komunikacyjnych w strefie ochrony drzewa, krawężniki mostowe, chodniki wyniesione i fundamentowane punktowo, podłoże strukturalne jako podbudowa ciągu komunikacyjnego, nawierzchnie półprzepuszczalne, kanały technologiczne umożliwiające zbiorcze prowadzenie oraz bezrozkopowy serwis sieci teletechnicznych i wybranych sieci)
– należy preferować rozwiązania przestrzenne i technologiczne zapewniające drzewom optymalne warunki siedliskowe oraz gwarantujące drzewom żywotność, zawarte w projekcie ochrony drzew;
– jeżeli pomimo podjęcia działań jw. nie ma możliwości zachowania drzew, należy wyrównać stratę poprzez dokonanie nasadzeń zastępczych w stosunku do tych drzew, w tym dla których decyzja administracyjna nie ustaliła obowiązku wykonania nasadzeń zastępczych, również gdy decyzja na ich wycinkę nie była wymagana. Obowiązek wyrównania straty nie dotyczy drzew, dla których pomimo wykonania wyprzedzająco projektu nasadzeń zastępczych, naliczono opłatę w oparciu o przepisy ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
– rozważyć przesadzenie wszystkich młodych, wcześniej szkółkowanych drzew (o obw. pnia do 50 cm) oraz krzewów, których stan fitosanitarny kwalifikuje do takiego zabiegu.
– przesadzenie drzew/krzewów oraz nasadzenia zastępcze polegające na bilansowaniu usuwanych drzew nowymi nasadzeniami, w pierwszej kolejności należy uwzględnić na obszarze tej samej działki geodezyjnej. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia nasadzeń zastępczych na obszarze tej samej działki geodezyjnej, dopuszcza się nasadzenie drzew na innych terenach.

3. W ramach planowanej inwestycji należy opracować projekt zieleni:
   – zapewnić maksymalnie duży udział powierzchni biologicznie czynnej, umożliwiającej wprowadzenie nowej/zachowanie istniejącej zieleni niskiej i wysokiej;

Administratorem Państwa danych osobowych jest Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie. Szczegółowe informacje na temat przetwarzania Państwa danych osobowych przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie znajdą Państwo pod adresem: https://www.bip.krakow.pl/?bip_id=567&mmi=15222

- 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 oraz należy uzgodnić z Ogrodnikiem Miejskim.

Z kim się kontaktować

W razie pytań prosimy kontaktować się:

- telefonicznie – nr tel. 12 20 18 871
- e-mailowo– jhajdas@zzm.krakow.pl

Z wyrazami szacunku

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez:
Dorota Szatała
Z-ca Dyrektora d/s Zieleni
Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:
260262.844822.883055

Otrzymuje:
1 x Adresat
1 x a/a

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

Administratorem Państwa danych osobowych jest Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie. Szczegółowe informacje na temat przetwarzania Państwa danych osobowych przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie znajdą Państwo pod adresem: https://www.bip.krakow.pl/?bip_id=567&mmi=15222

Kraków

OC-03.5544.10.2.2025

Kraków, 24 kwietnia 2025 r.

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

Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN. BUDOWA TUNELOWEGO PRZEJAZDU DLA ROWERÓW POD UL. OFIAR DĄBIA - PROGRAM BUDOWY ŚCIEŻEK ROWEROWYCH

W odpowiedzi na pismo znak IA.452.31.1.2025 z dnia 15.04.2025r. informuję, że Wydział Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego nie wydaje warunków technicznych dla planowanych inwestycji, lecz w ramach posiadanych kompetencji opiniuje inwestycje pod względem zagrożenia powodziowego.

Wskazany orientacyjnie teren inwestycji pn.: „Budowa tunelowego przejazdu dla rowerów pod ul. Ofiar Dąbia – Program Budowy Ścieżek Rowerowych", zgodnie z mapami zagrożenia powodziowego i mapami ryzyka powodziowego (art. 169 i 170 ustawy Prawo wodne) zatwierdzonymi przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej na podstawie art. 171 ust. 4 ustawy Prawo wodne i podanymi do publicznej wiadomości na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury w dniu 7 września 2022 r. znajduje się powyżej zasięgu wód powodziowych, jednakże w ich bezpośrednim sąsiedztwie.

Teren wokół planowanej inwestycji wraz z dz. nr 218/3 obr. 16 Śródmieście zalany zostanie wodami powodziowymi:

1) W przypadku zaistnienia powodzi 500-letniej ($Q_{0,2\%}$) woda przeleje się przez koronę obwałowań, a poziom zalewu może wynieść do rzędnej około 203,60 m n.p.m.
2) W sytuacji zaistnienia powodzi stuletniej ($Q_{1\%}$) zalanie może wystąpić do rzędnej około 202,40 m n.p.m.
3) W sytuacji zaistnienia powodzi stuletniej ($Q_{1\%}$) oraz całkowitego zniszczenia obwałowań zalanie może wystąpić do rzędnej około 202,70 m n.p.m.

W przedmiotowym rejonie występuje również zagrożenie powodzią w wyniku uszkodzenia lub zniszczenia budowli piętrzących. W scenariuszu uszkodzenia zapory zbiornika Goczałkowice (dla fali kontrolnej o prawdopodobieństwie wystąpienia $Q_{0,05\%}$) poziom zalewu w odniesieniu do zwierciadła wody w korycie rzeki może wynieść do rzędnej około 204,70 m n.p.m., natomiast w przypadku awarii zapory zbiornika Tresna (fala kontrolna - $Q_{0,02\%}$) - do rzędnej około 203,50 m n.p.m.

Teren istniejącego tunelu znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią (międzywale rzeki Wisły) natomiast pozostała część inwestycji tj. nowy tunel oraz oba przejścia planowane są w pasie 50m od stopy wału lub na wale przeciwpowodziowym.

Urząd Miasta Krakowa
WYDZIAŁ BEZPIECZEŃSTWA I ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO
tel. +48 12 616 89 54, fax +48 12 616 89 61, oc.umk@um.krakow.pl
31-949 Kraków, os. Zgody 2
www.krakow.pl

Zgodnie z art. 179 ust. 1 ustawy Prawo wodne wykonanie drogi rowerowej oraz wyznaczenie szlaku turystycznego pieszego lub rowerowego na wale przeciwpowodziowym wymaga uzyskania zgody właściciela tego wału, w tym przypadku PGW Wody Polskie.

Natomiast w pasie 50 metrów od stopy wału przeciwpowodziowego i na wałach przeciwpowodziowych obowiązują zakazy wynikające z art. 176 ust.1 ustawy Prawo wodne.
Zgodnie z art. 176 ust. 4 ustawy Prawo wodne, jeśli inwestycja nie zagraża szczelności lub stabilności wałów przeciwpowodziowych, dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej Wód Polskich, może zwolnić z powyższych zakazów, w drodze decyzji.

W przypadku uzyskania zgody PGW Wody Polskie oraz decyzji zwalniającej z ww. zakazów:

a) Inwestor, projektant i wykonawca winni wziąć pod uwagę fakt występowania zagrożenia powodzią, stosując odpowiednie rozwiązania techniczne i organizacyjne, zabezpieczające realizowaną inwestycję przed negatywnymi skutkami zalania wodami powodziowymi.

b) W związku z tym, że przedmiotowa inwestycja znajduje się na wale przeciwpowodziowym lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie inwestor opracuje „Plan ochrony przed powodzią" na czas budowy, który będzie określać zadania i działania związane z zabezpieczeniem ludzi i mienia, obowiązki osób odpowiedzialnych za ich realizację oraz dane kontaktowe tych osób. Powyższy „Plan" powinien być uzgodniony z tutejszym wydziałem przed uzyskaniem pozwolenia na budowę, natomiast zaktualizowany niezwłocznie po wyłonieniu wykonawcy robót.

c) Inwestor powinien mieć świadomość ponoszonego ryzyka związanego z lokalizacją obiektu w obszarze, na którym występuje zagrożenie powodzią. W związku z powyższym, wskazane jest ubezpieczenie przedmiotowej inwestycji od powodzi i jej skutków.

d) Prace nie mogą być prowadzone w okresie bezpośredniego zagrożenia powodzią.

e) W celu ochrony osób i mienia, ze względu na fakt położenia w obszarze, na którym występuje zagrożenie powodzią, działalność inwestycyjną należy prowadzić ze świadomością możliwości wystąpienia powodzi.

f) W razie wystąpienia zagrożenia powodzią w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji obowiązkiem inwestora i wykonawcy jest zabezpieczenie na budowie ludzi oraz sprzętu.

g) W przypadku podwyższonych stanów na Wiśle należy śledzić komunikaty w mediach oraz utrzymywać kontakt z Zarządem Infrastruktury Wodnej, a także z Centrum Zarządzania Kryzysowego Miasta Krakowa, którego ostrzeżeń i zaleceń należy przestrzegać.

Otrzymują:
1. Adresat
2. OC a/a

Urząd Miasta Krakowa
WYDZIAŁ BEZPIECZEŃSTWA I ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO
tel. +48 12 616 89 54, fax +48 12 616 89 61, oc.umk@um.krakow.pl
31-949 Kraków, os. Zgody 2
www.krakow.pl