

ZARZĄD INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ I TRANSPORTU W KRAKOWIE

ul. Centralna 53, 31-586 Kraków, centrala tel. +48 12 616 7000, fax: +48 12 616 7417, email: sekretariat@zikit.krakow.pl

ZIKiT/S/104305/14/IU/73209

Kraków, dnia 18.11.2014 r.

Dotyczy: wniosku z dn. 04.11.2014 r. w sprawie koncepcji drogowej j dla projektu Kraków – Nowa Huta
Przyszłości - pismo nr GP/T/PT-317/1238/14/AD 338230

Grontmij Polska Sp. z o.o.
Biuro Regionalne Południe
ul. Sokolska 65
40-087 Katowice

W nawiązaniu do pisma z dn. 04.11.2014 r. – znak GP/T/PT-317/1238/14/AD 338230, dotyczącego wstępnej koncepcji układu drogowego dla projektu „Kraków – Nowa Huta Przyszłości” – skorygowane opracowanie: rozw. sytuacyjnego w skali 1:5000, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie **przedstawia w ramach opinii następujące uwagi** do uwzględnienia na dalszym etapie projektowania:

1. Dot. komunikacji autobusowej:

- Informujemy, że tut. Zarząd nie może przedstawić na dzień dzisiejszy nowych tras przejazdu linii autobusowych. Przebieg linii autobusowych będzie uzależniony od potoków pasażerskich i potrzeb firm, które w tym rejonie będą funkcjonować.
- Komunikacja zbiorowa będzie prowadzona ulicami klasy Z i L, o jezdni szerokości 7,0m (min. 6,0 m) i odpowiedniej konstrukcji nawierzchni.
- Przystanki winny być zlokalizowane w rejonie zakładów pracy i instytucji, gdzie będą występowały duże potoki pasażerskie, lub w rejonie głównych ciągów pieszych doprowadzających ruch z poszczególnych firm do przystanków.
- Przystanki mogą być sytuowane na pasie ruchu na drogach klasy L, a na drogach klasy Z i wyższych w zatokach.

2. Dot. węzła przesiadkowego: dworzec autobusowo tramwajowy oraz parkingu „P+R” (przy ul. Rzepakowej):

- Projektowany układ „P+R” nie spełnia wymogów funkcjonalności. Układ „P+R” powinien być układem zamkniętym tzn. kierowca wjeżdża na parking, zostawia samochód i wybiera docelowy środek transportu tramwaj, autobus. Niedopuszczalne jest „tranzyt” samochodów w miejscu przesiadkowym P+R. Należy skorygować układ dróg.
- Korzystniejszym rozwiązaniem dla prowadzenia ruchu pasażerskiego przesiadkowego będzie zaprojektowanie zwartej i zintegrowanej układu komunikacyjnego.
- Jednocześnie zgłaszamy, że lokalizacja w/w dworca, pętli tramwajowej i parkingu P+R w bezpośrednim położeniu docelowego skrzyżowania ul. Igołomskiej i ul. Rzepakowej, wymaga sprawdzenia w zakresie możliwości położenia względem w/w skrzyżowania oraz podłączenia do projektowanego układu dróg publicznych.

3. *Dot. ulicy Igołomskiej (wg rozwiązań na odcinku od istn. pętli tramwajowej do ul. Rzepakowej:*

- Brak przedstawienia niezbędnych zmian w dokumentacji dla rozbudowy ulicy Igołomskiej.

Informujemy, że dla przebudowy ulicy Igołomskiej tut. Zarząd uzyskał Decyzję ZRiD. Wobec powyższego wszystkie proponowane zmiany w dokumentacji dla docelowej ulicy Igołomskiej wymagają uszczegółowienia rozwiązań technicznych i przedstawienia w tut. Zarządzie do akceptacji. Rozwiązania winny być opracowane w sposób umożliwiający wnikliwą analizę porównawczą – w tym rozwiązania syt.-wys. w skali 1:500.

Niezbędne zmiany w dokumentacji dot. rozbudowy ul. Igołomskiej, po akceptacji tut. Zarządu, będą wymagały uzyskania zamiennej Decyzji ZRiD.

- Jednocześnie tut. Zarząd sugeruje wykorzystanie rozwiązań projektowych z projektu rozbudowy ulicy Igołomskiej dla obsługi komunikacyjnej obszarów wzdłuż ul. Igołomskiej.
- Uzasadnienia wymagają wprowadzone zmiany w ul. Igołomskiej, w tym m.in. w zakresie powiązania z ulicami nr „7”.
- Dla projektowanych obiektów inżynierskich w ciągu projekt. linii tramwajowej należy sprawdzić możliwości techniczne ich realizacji, w tym w obszarze pomiędzy pñ. stroną docelowej ul. Igołomskiej a istn. linią kolejową, a także w obszarze przekroczeń istn. linii kolejowych nad ul. Igołomską.

4. *Dot. parametrów dla ul. Igołomskiej:*

W projekcie rozbudowy ulicy Igołomskiej została przyjęta dla niej klasa G – główna, z prędkością projektową 60 km/h i miarodajną 80 km/h.

Jednocześnie informujemy, że w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego M. KRAKOWA* została zaklasyfikowana jako droga klasy GP.

5. Akceptujemy zaproponowane parametry projektowanych ulic klas L i D, przedstawione w zał. tabeli: „Zestawienie parametrów”. Dla wszystkich ulic klasy Z należy przyjąć szerokość pasa ruchu 3,50m.

Ponadto w uzupełnieniu zgłaszamy następujące uwagi do przedstawionego opracowania (sytuacja w skali 1:5000):

1. *Dot. projektowanej linii tramwajowej:*

- a) Brak wyjaśnienia dla utrzymania przebiegu linii tramwajowej po północnej stronie ulicy klasy L nr „4”.

W celu prawidłowej obsługi komunikacyjnej terenu/działek zlokalizowanych pomiędzy ul. Igołomską i ulicą „nr 4” podtrzymujemy stanowisko tut. Zarządu (zgłoszone na spotkaniu w dn.24.10.14 r.), by linię tramwajową poprowadzić po południowej stronie ulicy „nr 4”. Przy tak poprowadzonej linii tramwajowej dojazdy do działek zlokalizowanych pomiędzy ulicą „nr 4” i ul. Igołomską nie będą kolidować z linią tramwajową.

W uzasadnieniu powyższego wyjaśniamy, że zjazdy z ul. Igołomskiej na tereny przyległe są niezasadne ze względu na kategorię i klasę drogi (nawet przed drogi serwisowe – nie do zaakceptowania parametry drogi), a połączenie działek z ulicą „nr 4” powodować będą przecinanie linii tramwajowej, co będzie skutkowało utrudnieniami dla komunikacji miejskiej i zagraża bezpieczeństwu ruchu (oczywiście jest to uwarunkowane ilością zjazdów).

- b) Zaproponowane poprowadzenie linii tramwajowej wzdłuż ulicy „nr 4” nie jest rozwiązaniem prawidłowym. Linia tramwajowa przecina jezdnie zaraz przy proj. rondach, co będzie skutkowało tym, że samochód chcący wjechać na rondo będzie automatycznie blokował przejazd tramwaju.

Przebieg linii tramwajowej należy poprowadzić w taki sposób by nie była odginana w rejonie skrzyżowań (winna przebiegać po linii prostej).

2. *Dot. projektowanych ulic, skrzyżowań, obsługi komun. obszarów:*

- a) Brak informacji na temat przejazdów kolejowych tzn. w których miejscach pozostaną przejazdy kolejowe, które są likwidowane. Ponadto brak informacji na temat zabezpieczenia przejazdów kolejowych i wpływu na ruch samochodowy.
- b) Brak informacji o ciągach pieszych wzdłuż projektowanych dróg. Należy przewidzieć budowę chodników wzdłuż projektowanych ulic.
- c) Brak przedstawionych parametrów dla ulicy „nr 17”.
- d) Ronda należy projektować w taki sposób aby równomiernie rozłożyć wloty. Parametry rond winny być dostosowane do przejazdów pojazdów przewidywanych dla proj. układu drogowego (np. dla autobusów KMK, dla samochodów ciężarowych lub innych). Dla powyższego należy opracować / sprawdzić przejezdność.
- e) W sposób czytelny winien być zaznaczony układ dróg istniejących, które łączą się z układem projektowanym lub pozostają bez zmian.
- f) Brak inf. na temat rozwiązań dot. istniejących – pozostających obiektów – w jaki sposób dojazd do nich będą mogły się połączyć z układem projektowanym.
- g) Wskazane jest przewidzenie miejsca do pomiaru samochodów ciężarowych – waga.
- h) Należy przewidzieć parking dla Tirów w związku z Planowanym Centrum Logistycznym – miejsca postojowe niezbędne zgodnie z przepisami dot. czasu postoju dla kierowców (dodatkowo rozważyć zaplecze sanitarne).
- i) Brak inf. dot. połączenia projektowanej ulicy „nr 1” (Z 2x2) z pozostałą siecią dróg na zakresach opracowania. W przypadku wykonania etapowania projektowanej ulicy należy zapewnić możliwość zawracania dla kierowców lub przejazd drogą o odpowiednich parametrach. Nie preferuje się wjazdu pojazdów ciężarowych w ul. Branicką – teren z zabudową mieszkalną.
- j) Dla proj. Błoi:
 - Należy przewidzieć miejsca postojowe dla służb (karetka, Policja itd.) w okolicy proj. Błoi,
 - Przewidzieć wyгородzenie stałe od projekt. ulicy „nr 1” - ze względów bezpieczeństwa należy uniemożliwić wejście pieszych na jezdnię w trakcie możliwych imprez (za ogrodzeniem można przewidzieć pas zieleni, drzewa).
 - Rozważyć możliwość wprowadzenia wokół Błoi ciągu pieszo rowerowego – dla osób uprawiających sport – o odpowiedniej szerokości oddzielony zielenią od proj. jezdni.
 - na drogach wokół Błoi należy zastosować uspokojenie ruchu oraz nie należy planować ciągów tranzytowych.
- k) Brak informacji na temat przejazdów kolejowych tzn. w których miejscach pozostaną przejazdy kolejowe, które są likwidowane. Ponadto brak informacji na temat zabezpieczenia przejazdów kolejowych i wpływu na ruch samochodowy.
- l) Wloty dróg wewnętrznych i zjazdu publiczne powinny być wykonane w formie wyniesionej z zachowaniem ciągłości niwelety chodnika oraz rodzaju jego nawierzchni – gdy istnieją takie możliwości techniczne i jest to uzasadnione.

- m) W liniach rozgraniczających ulic należy przewidzieć montaż oznakowania, sygnalizacji i/lub urządzeń brd przy budowanych drogach i ciągach.
- n) Dot. projektowanego ciągu pieszo-rowerowego:
- Ciąg pieszo – rowerowy musi łączyć się z projektowanymi ciągami pieszymi lub rowerowymi na ul. Igołmskiej.
 - Projektowane odcinki muszą bezwzględnie łączyć się już z istniejącymi ciągami pieszymi lub ścieżkami rowerowymi lub ciągami pieszo-rowerowymi. Należy opracować szczegółowe rozwiązanie sposobu włączenia ciągu rowerowego przy skrzyżowaniach (dodatkowy wlot skrzyżowania, przejazdu rowerowe).
 - Brak podstawowych parametrów projektowanego ciągu pieszo-rowerowego (w tabeli zestawiono jedynie parametry projektowanych dróg). Parametry ciągu powinny być zgodne z Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej m. Krakowa – Zarządzenie nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dn. 26.11.2004r.
 - W przypadku prognozowanego dużego natężenia ruchu pieszych bądź rowerzystów zgodnie z pkt. 4.2.19 Rozp. Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach należy wykonać rozdzielony ciąg pieszy i rowerowy, oba o min. szerokościach 2m.
 - Należy zapewnić odpowiednie warunki oświetlenia ciągu pieszo- rowerowego, szczególnie na odcinkach, na których nie biegnie on przy jedni.
 - Należy odpowiednio oświetlić drogę rowerową i ciągi piesze w szczególności przejazdu i przejścia dla pieszych - doświetlone „centralnie” nad przejściem/ przejazdem np. innej barwy.
 - Po uszczegółowieniu rozwiązań opracowanie przedstawić w tut. Zarządzie do audytu rowerowego.
- o) Rozważyć możliwość montażu tablic zmiennej treści.
- p) Mapa z koncepcją powinna być opracowana w dwóch wersjach tj. 1 wersja powinna przedstawiać tylko układ docelowy, pozostawiając elementy, które będą już niezmienniane - bez elementów usuwanych, likwidowanych itd.
- q) Należy uzyskać opinie Zespołu ds. osób niepełnosprawnych.

Parametry techniczne, w tym m.in.: parametry sytuacyjne, rozwiązania wysokościowe, powiązanie z istniejącym układem ulic, skrzyżowania z liniami kolejowymi, tramwajowymi, skrajnie drogowe, rowerowe, warunki widoczności i przejezdności, szerokości chodników oraz szerokości ścieżek rowerowych, winny być zgodne z Rozp. Nr 430 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.).

Z-ca Dyrektora ds. Inwestycji



Iwona Król

Otrzymują:

1 x adresat
1 x DZ, IS, NS, TO, IU a/a
1 x WSK UMK d/w

ZARZĄD INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ I TRANSPORTU W KRAKOWIE

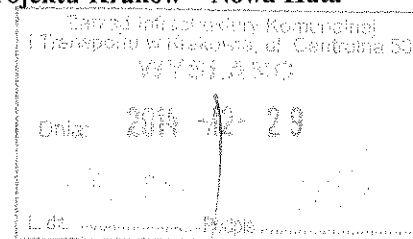
ul. Centralna 53, 31-586 Kraków, centrala tel. +48 12 616 7000, fax: +48 12 616 7417, email: sekretariat@zikit.krakow.pl

ZIKiT/S/109350/14/IU/81892

Kraków, dnia 19.12.2014 r.

**Dotyczy: wniosku z dn. 21.11.2014 r. w sprawie koncepcji drogowej dla projektu Kraków – Nowa Huta
Przyszłości - pismo nr GP/T/PT-317/1282/14/BD 338230**

**Grontmij Polska Sp. z o.o.
Biuro Regionalne Południe
ul. Sokolska 65
40-087 Katowice**



W nawiązaniu do pisma z dn. 21.11.2014 r. – znak GP/T/PT-317/1282/14/BD 338230, dotyczącego koncepcji układu drogowego wraz z sieciami infrastruktury technicznej dla projektu „Kraków – Nowa Huta Przyszłości”, Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie podtrzymuje stanowisko zawarte w piśmie znak ZIKiT/S/104305/14/IU/73209 z dnia 18.11.2014 r. i **wnosi o uwzględnienie / odniesienie się** przez projektanta do zgłoszonych uprzednio uwag, a ponadto w uzupełnieniu przedstawiamy dodatkowe uwagi do przedłożonego opracowania (plany sytuacyjne w skali 1:500):

1. **Koniecznym jest uzyskanie opinii audytu rowerowego, w celu określenia prawidłowej zajętości terenu pod pas drogowy i infrastrukturę techniczną, w szczególności dla dróg klasy D i L.**
2. Przeanalizować rezerwę terenu dla uzbrojenia, infrastruktury technicznej, w celu zwiększenia powierzchni inwestycyjnej.
3. Parametry techniczne, w tym m.in.: parametry sytuacyjne, rozwiązania wysokościowe, powiązanie z istniejącym układem ulic, skrzyżowania z liniami kolejowymi, tramwajowymi, skrajnie drogowe, rowerowe, warunki widoczności i przejezdności, szerokości chodników oraz szerokości ścieżek rowerowych, winny być zgodne z Rozp. Nr 430 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.).
4. *Dot. węzła przesiadkowego: dworzec autobusowo tramwajowy oraz parkingu „P+R” (przy ul. Rzepakowej):*
 - Na pętli tramwajowej winny być dwa perony przyjazdowe o długości po 45,0 m i szer. 3,50 m oraz jeden peron odjazdowy o długości również 45,0 m i szer. 3,5 – 4,0 m oraz tor odstawczy. Wewnątrz pętli tramwajowej zlokalizować dworzec autobusowy i zapewnić przesiadki z autobusu na tramwaj drzwi w drzwi (podobnie jak na pętli w Pleszowie).
 - Wjazd na parking P&R przy ul. Rzepakowej i pętli tramwajowej nie może być poprowadzony przez środek zatoki autobusowej.
 - Przekroczenie jezdni ul. Cementowej torowiskiem w rejonie pętli tramwajowej w Pleszowie przeprowadzić pod kątem jak najbardziej zbliżonym do kąta prostego.

5. *Dot. projektowanej linii tramwajowej:*

- Linie tramwajową należy poprowadzić po południowej stronie ulicy nr 4. Przy tak poprowadzonej linii tramwajowej dojazdy do działek zlokalizowanych pomiędzy ulicą nr 4 i ul. Igołomską nie będą kolidować z linią tramwajową. Możliwe jest również przeprowadzenie linii tramwajowej w osi ulicy nr 4, z pasami ruchu po obu stronach torowiska. Skrzyżowania linii tramwajowej z ulicami poprzecznymi zaprojektować jako skrzyżowania skanalizowane.
- Linia tramwajowa winna przebiegać w linii prostej i nie powinny być odginana w rejonie skrzyżowań.
- Perony przystanków tramwajowych winny mieć długość min. 45,0 m i min. szerokość 3,50 m. W przypadku większej ilości pasażerów należy przewidzieć perony o większej szerokości.
- **Rozważyć możliwość poprowadzenia linii tramwajowej po stronie północnej ul. Igołomskiej, gdy po stronie północnej ul. Igołomskiej będzie zatrudniona większa ilość osób niż po stronie południowej (bez przekraczania ul. Igołomskiej).**
- Pętlę Cementownia należy przeprojektować jako dwukierunkową w układzie analogicznym jak pętla tramwajowa Wieczysta.
- Torowisko wychodzące z tunelu tramwajowego pod ul. Igołomską w kierunku Branic kontynuować jako odcinek prosty łączący się z dalszą częścią projektowanej linii tramwajowej łagodnym łukiem na wysokości ronda.
- Układ pętli tramwajowej końcowej przywrócić do poprzedniej wersji (układ z pisma Grontmij znak GP/T/PT-317/1238/14/AD) z jednoczesnym doprojektowaniem toru odstawczego tzw. „żeberka”.
- Najmniejszy promień łuku kołowego w planie na szlaku min. 250 m.
- Najmniejszy promień zwrotnicy min. 50 m.
- Najmniejszy promień łuku kołowego w planie w rejonie skrzyżowań i pętli min. 100 m.
- Należy wykonać analizę aktualnego układu zasilania trakcji tramwajowej z uwagi na projektowaną rozbudowę istniejącej sieci trakcyjnej.
- Wytyczne branżowe do opracowania dokumentacji projektowej zostaną wydane po ostatecznym wyborze wariantu przebiegu i układu projektowanej linii tramwajowej.

6. *Dot. projektowanych ulic, skrzyżowań, obsługi komun. obszarów:*

- Wskazać skrzyżowania na których przewidziana jest sygnalizacja świetlna.
- Dla odcinków dróg objętych sygnalizacją, przewidzieć koordynację skrzyżowań - połączenie skrzyżowań światłowodami i zabezpieczyć teren dla kanalizacji teletechnicznej.
- Wskazać połączenia projektowanej ulicy „nr 1” (Z 2x2) z pozostałą siecią dróg na zakresach opracowania.
- Przewidzieć rozbudowę tuneli i mostu do których planowane są drogi klasy Z o przekrojach odpowiednio 2 x 2 i 1 x 2.

7. *Dot. projektowanych, ścieżek rowerowych i ciągu pieszo-rowerowego:*

- Opracowanie przedstawić w tut. Zarządzie do audytu rowerowego – (ze względów technicznych należy utworzyć mapę zbiorczą z czytelnie przedstawionym układem drogowym).
- Parametry ciągu powinny być zgodne z Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej m. Krakowa – Zarządzenie nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dn. 26.11.2004 r.

8. Zalecenia dla projektowanej kanalizacji opadowej:

- Kanalizację projektować z uwzględnieniem koncepcji odwodnienia i poprawy bezpieczeństwa powodziowego miasta Krakowa z 2011 r. opracowaną przez firmę MGGP SA oraz zgodnie z warunkami zarządców odbiorników.
- Przedstawić mapę zlewni dla projektowanej kanalizacji opadowej.
- Przedstawić obliczenia hydrologiczno-hydrauliczne dla odbiorników – wykonać analizę wpływu przepływu maksymalnego wypływający z projektowanej kanalizacji opadowej na odbiorniki.
- W przypadku, gdy odbiornikiem jest ciek, obliczenia wykonano zgodnie z Rozporządzeniem nr 4/2014 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 16 stycznia 2014 r. w sprawie warunków korzystania z wód regionu wodnego Górnej Wisły – zał. nr 4 do rozporządzenia.
- Przedstawić obliczenia hydrologiczno-hydrauliczne sprawdzające dobraną średnicę kanalizacji opadowej przy natężeniu miarodajnym 132 l/s/ha.
- Przedstawić obliczenia dla zbiorników retencyjnych.
- Należy dążyć do stosowania rozwiązań w systemie grawitacyjnym.
- Minimalny spadek kanalizacji przyjąć zgodnie z formułą Imhoffa.
- Gdy różnica wysokości pomiędzy rzędną kanału a rzędną kinety w studzience przekracza 0,6 m zastosować kaskadę zewnętrzną/przepad.
- Kanały w studzienkach łączyć dnem.
- Maksymalna odległość między studzienkami – 100m.
- Średnica minimalna kanalizacji opadowej - 300mm.
- Wyjaśnić przeciwpadki na kanalizacji w ul. Rzepakowej oraz ulicy nr 13.

9. Dot. ulicy Igołomskiej (wg rozwiązań na odcinku od istn. pętli tramwajowej do ul. Rzepakowej:

- Informujemy, że dla rozbudowy ul. Igołomskiej w dniu 19.09.2014 r. została wydana decyzja ZRID dla II Etapu (odcinek od ul. Jeżynowej do Brzeskiej). Biorąc pod uwagę rozpoczynającą się realizację Trasy S7, wskazana jest równoległa do niej realizacja rozbudowy ul. Igołomskiej stanowiącej nawiązanie do trasy S7 w kierunku wschodnim. W związku z powyższym wprowadzenie zmian do dokumentacji zatwierdzonej decyzją ZRID na obecnym etapie jest niewskazane.
- Należy przedstawić niezbędny zakres zmian w zakresie powiązania projektowanego układu drogowego i linii tramwajowej z ulicą Igołomską.
- Należy rozważyć wykorzystanie rozwiązań projektowych z projektu rozbudowy ulicy Igołomskiej dla obsługi komunikacyjnej obszarów wzdłuż ul. Igołomskiej.

Informujemy również, iż w celu realizacji planowanego układu drogowego koniecznym będzie uzyskanie niezbędnych decyzji formalno prawnych oraz koordynacja planowanej inwestycji z Rozbudową ulicy Igołomskiej ze szczególnym uwzględnieniem zachowania trwałości projektu w przypadku współfinansowaniu realizacji przedmiotowych inwestycji ze środków unijnych.

Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania

Adam Cebula

Otrzymała:

1 x adresat

1 x DZ, IS, NS, TO, IU a/a

St. 11.11.14

Starszy Specjalista

Przemysław Czech

15-6-724 29.12.2014