

IR-04.7211.1.27.2020

Zarząd Dróg Miasta Krakowa  
Dział Przygotowania Inwestycji – IP  
Sekcja Drogowa – IPR  
<sekretariat@zdmk.krakow.pl>

**Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ROZBUDOWY UL. LIPSKIEJ BOCZNEJ  
(OD UL. LIPSKIEJ DO UL. MYŚLIWSKIEJ)**

W odpowiedzi pismo IPR.452.30.1.2020 z 25 czerwca 2020 r. informuję, iż przedmiotowy fragment ulicy stanowi obecnie drogę wewnętrzną. Organem zarządzającym ruchem na drogach wewnętrznych jest – zgodnie z art. 10 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695) – podmiot zarządzający tą drogą, zatem wytyczne należy uzyskać od tego podmiotu. Jednocześnie zwracam uwagę, iż zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rejon ulicy Przewóz” (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2019 r. poz. 8115; dalej: mpzp), ulica ta posiada docelowe przeznaczenie jako droga publiczna. W związku z tym – w celu zachowania dyscypliny finansów publicznych – zasadne jest projektowanie przedmiotowej ulicy o parametrach drogi publicznej. W takim przypadku należy wziąć pod uwagę następujące wytyczne.

- Ulicę należy projektować o parametrach technicznych ulicy klasy dojazdowej, zgodnie z zapisami mpzp.
- Ulica winna posiadać obustronne chodniki o szerokościach dostosowanych do natężenia ruchu pieszego, jednak nie mniejszych niż 2,00 m (netto, tj. bez uwzględniania szerokości krawężników i obrzeży). W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego szerokość należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
- Ze względu na klasę ulicy, w tym na konieczność uspokojenia ruchu, należy nie projektować ścieżek rowerowych ani pieszo-rowerowych. Ruch rowerowy należy prowadzić na jezdni.
- Przecięcia ulicy z drogami wewnętrznymi należy projektować jak zjazdy.
- Należy zachować ciągłość niwelety i nawierzchni chodnika na zjazdach.
- W przypadku projektowania zatok postojowych, należy je odsunąć na odległość min 10 m od przejść dla pieszych i skrzyżowań oraz zapewnić trójkąt widoczności w ich rejonie. Zatoki powinny być projektowane w sposób nieograniczający widoczność na zjazdach.

- Przy projektowaniu zatok o prostym lub ukośnym sposobie parkowania, do szerokości chodnika należy dodać 0,50 m na zwis zaparkowanego pojazdu lub zastosować ograniczniki parkowania umieszczone w odległości 0,50 m od krawędzi zatoki, by parkujące pojazdy nie zmniejszały efektywnej szerokości chodnika.
- Projektowane przejścia dla pieszych winny posiadać dedykowane oświetlenie zapewniające wzajemną widoczność pomiędzy kierującymi a pieszymi, w szczególności w okresie niedostatecznej widoczności. Oświetlenie to winno obejmować także obszar oczekiwania przed jezdnią.
- Zasadne jest wykonanie na północnym końcu przebudowanego odcinka skrzyżowania z ulicą KDL.3, przewidzianą w mpzp, celem minimalizacji robót straconych, w przypadku gdy zostanie podjęta decyzja o budowie tego połączenia,
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej (docelowej) oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).
- Parametry techniczne projektowanych rozwiązań (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, skrajnie, warunki widoczności) winny być zgodne z rozporządzeniem 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. z 2016 r. poz. 124, z 2019 r. poz. 1643).

Z poważaniem,

Dyrektor Wydziału  
Łukasz Gryga

Otrzymują:

- 1 x adresat
- 1 x aa

W przypadku kierowania dalszej korespondencji należy powołać się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony.

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





IPR.452.30.5.2020

**Gmina Miejska Kraków**

**Dotyczy: informacji technicznej dla rozbudowy ul. Lipskiej – bocznej w Krakowie.**

1. Odcinek drogi zlokalizowany na działkach nr 32/14, 32/26 obr. 18 Podgórze oraz nr 279/16, 31/36, 336, 354, 358, 363/3, 363/4, 363/6 obr. 19 Podgórze (od ul. Lipskiej do ul. Myśliwskiej) jest drogą wewnętrzną, z przebiegiem objętym obowiązującym Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Rejon Ulicy Przewóz”, wg założeń którego dla ulicy wyznaczono liniami rozgraniczającymi pas terenu dla drogi publicznej – ozn. KDD.6. Docelowy układ drogowy winien być zgodny z ustaleniami obowiązującego MPZP.
2. Analizie nie podlegają własności działek, ich użytek oraz zajętości terenu.
3. W obszarze przedmiotowej inwestycji:
  - pismem znak: IU.461.1.1252.2018(1) z dnia 05.04.2019r. została uzgodniona budowa dojścia pieszego w działkach drogowych nr 32/26, 128/3, 124/96, 358, 354 obr. 18 Podgórze oraz przebudowa dojścia pieszego na działce nr 31/36 obr. 19 Podgórze, w związku z projektem zagospodarowania terenu w rejonie ul. Lipskiej – Mały Płaszów;
  - pismem znak: IU.461.1.993.2016 z dnia 15.09.2016r. uzgodniony został projekt budowlany branży drogowej budowy zjazdu z działki drogowej nr 31/36 obr. 19 Podgórze na działkę nr 31/57 obr. 19 Podgórze w rejonie ul. Lipskiej w Krakowie, budowę chodnika oraz dojść pieszych w działce drogowej nr 31/36 obr. 19, utwardzenie terenu na działce nr 124/9 (na długości projektowanego wjazdu i miejsc postojowych) wraz z połączeniem projektowanego wjazdu, miejsc postojowych oraz miejsca do zawracania do utwardzonej drogi (po działce nr 124/9), w związku z planowanym zamierzeniem inwestycyjnym pn.: „Budowa budynku żłobka wraz z infrastrukturą techniczną na dz. nr 31/57 obr. 19 Podgórze przy ul. Lipskiej w Krakowie wraz z budową zjazdu”. Uzgodnienie jw. przewidywało utwardzenie terenu na dz. nr 124/9 obr. 19 Podgórze jako rozwiązanie do czasu realizacji docelowego układu drogowego w przedmiotowym rejonie, wówczas zgodnie z obowiązującym MPZP;
  - pismem znak: IU.461.1.1375.2016 z dnia 14.12.2016r. wydane zostały warunki techniczne dla wykonania przyłącza energetycznego celem oświetlenia drogi zlokalizowanej na działce nr 124/9 obr. 18 Podgórze, łączącej ul. Mały Płaszów z ul. Lipską na terenie Dzielnicy XIII - odniesienia się do projektu budowlanego branży drogowej uzgodnionego pismem znak: IU.461.1.993.2016 z dnia 15.09.2016r.;
  - na podstawie systemu ISDP, działka nr 31/57 obr. 19 Podgórze jest objęta rezerwą terenu pod realizację inwestycji pn.: „Zielony skwer przy ul. Lipskiej”. Jest to inwestycja procedowana przez Zarząd Zieleni Miejskiej.



- na włączeniu przedmiotowej drogi wewnętrznej z ul. Myśliwskiej (w rejonie budynku nr 65) występuje rezerwa terenu pod planowaną inwestycję pn.: „Budowa Trasy Ciepłowniczej”.

### **Informacja techniczna w zakresie branży drogowej:**

1. Parametry techniczne docelowego układu drogowego przeznaczonego do rozbudowy (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), projektować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.).
2. Zakresem inwestycji należy objąć teren niezbędny dla zapewnienia warunków zgodnych z wymogami powyższego rozporządzenia dla zapewnienia prawidłowych warunków przejezdności, widoczności, bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu.
3. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłeń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia terenu przyległego.
4. Zakres rozbudowy przedmiotowej drogi wewnętrznej wymaga analizy parametrów pasa drogowego (w tym szerokości istniejącej jezdni, pobocza, działek drogowych, jak również przebiegu krawędzi jezdni). W celu wyznaczenia jego granic należy zwrócić się do Działu Geodezji i Ewidencji Dróg (GG) tut. Jednostki.
5. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi, ze szczególnym uwzględnieniem zapisów MPZP oraz zgodnie z ww. Rozporządzeniem.
6. Zapewnić szerokość chodnika przy jezdni nie mniejszą niż 2,0m wraz z dostosowaniem jej do natężenia ruchu pieszego. Ciągi pieszce winny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
7. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. Przedmiotowa inwestycja nie może pogorszyć dotychczasowych warunków obsługi komunikacyjnej istniejącej zabudowy.
8. Należy przeanalizować ew. przebudowę zatok postojowych służących obsłudze istniejącego zagospodarowania w tym. m.in. budownictwa wielorodzinnego.
9. Wymiary stanowisk postojowych oraz szerokość jezdni manewrowych należy przyjąć zgodnie z §116 Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm. ww. Rozporządzenia w zależności od przyjętego sposobu parkowania, usytuowania w stosunku do krawędzi jezdni, przy uwzględnieniu stanowisk dla osób niepełnosprawnych.
10. Zapewnić normatywny chodnik po zewnętrznej stronie parkingu zgodnie z ww. Rozporządzeniem.
11. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.
12. 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 (ul. Dekerta 24, 30-703 Kraków).

13. Ponadto:

- a) Należy rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci i uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego uzgodnienia.
- b) W przypadku wystąpienia ewentualnych kolizji z istniejącą zielenią, należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej.
- c) Na etapie koncepcji należy uzyskać pozytywną opinię audytu rowerowego.
- d) W kwestii ewentualnie planowanych i realizowanych inwestycji miejskich należy uzyskać informacje działów IP, IR oraz UD, natomiast w zakresie inwestycji drogowych realizowanych w ramach inwestycji niedrogowych, w oparciu o art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych – należy uzyskać informacje i warunki z Działów RW i RE/ RER.
- e) Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego w szczególności w rejonie skrzyżowań, zjazdów do posesji itp.
- f) Należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne.
- g) Zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową, przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych. Należy zapewnić prawidłową odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników z zachowaniem skrajni drogowej.

14. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.

15. Warunki Oświetlenia zostaną wydane odrębnym pismem.

W rozpatrywanym terenie obowiązuje system kanalizacji ogólnospławnej. W związku z powyższym o warunki na odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z układu drogowego przeznaczonego do rozbudowy w oparciu o istniejący kanał ogólnospławny należy zwrócić się do jego zarządcy, tj. Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji S.A. w Krakowie, ul. Senatorska 1, 30-106 Kraków.

**Informacja techniczna w zakresie utrzymania dróg:**

Należy zaprojektować drogę o konstrukcji jezdni jak dla KR3. Krawężniki – 20/30 sugerowane kamienne. Nawierzchnia chodnika – kostka betonowa, beżowa, szara, grubości 8cm, typu behaton. Nawierzchnia zjazdów – jak wyżej, koloru czerwonego.

**Informacja techniczna w zakresie oznakowania i UBRD do docelowej organizacji ruchu:**

Wykonawca w ramach inwestycji pod nazwą: „Rozbudowa ul. Lipskiej bocznej” 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. nr 177 poz. 1729 z późn. zm.). Na wykonawcy ciążył będzie obowiązek uzyskania zatwierdzenia ww. projektu przez organ zarządzający ruchem (w przypadku dróg publicznych na terenie miasta Krakowa: Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK; w przypadku dróg wewnętrznych miasta Krakowa: Zarząd Dróg Miasta Krakowa; w przypadku bulwarów wiślanych, Plant: Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie) Po zatwierdzeniu projektu stałej organizacji na

**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)

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. nr 220, poz. 2181 z późn. zm.).

1. Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,5 mm, krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywiniecie. Każdy powtarzalny symbol znaku lub tablicy musi być wykonany metodą sitodruku przy użyciu farb transparentnych odpowiednich dla typu i rodzaju folii odblaskowej.
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. Nr 220 z 2003 r. poz. 2181 z późniejszymi zmianami/
3. Lico znaku z folii odblaskowej typu II mikropryzmatycznej 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 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie, grubość ścianki min. 3,2 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, słupek pod tablicę U-6 na projektowanych wyspach mają zostać zamocowane w fundamencie stalowym pod znaki drogowe 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.

**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)



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.

#### **Informacja techniczna w zakresie infrastruktury teletechnicznej:**

- W związku z nowelizacją ustawy z dnia 7 maja 2010r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie: budowy dróg publicznych; przebudowy dróg publicznych, chyba że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny.
- w związku z powyższym, zaprojektować KTu2 tj. ciąg złożony z modułu dwóch rur osłonowych RO125/108, czterech rur RS40/3,7 mm i czterech prefabrykowanych wiązek mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm 5.
- maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m
- elementy metalowe studni, wykonać ze stali ocynkowanej.
- wywietrzniki na pokrywach studni powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”.
- nad kanalizacją umieścić folię ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”.
- wprowadzić numerację studni kablowych zgodnie z poniższym schematem:  
Typ kanału (KT) . nazwa obrębu (P-73) . numer działki na której studnia jest zlokalizowana (188/1) . kolejny numer studni (np. 01) (pierwsza studnia liczona od północy zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara).  
Przykładowy numer studni dla tego zadania:  
KT.P-19.279/16.01
- do uzgodnionego projektu budowlano – wykonawczego a następnie do dokumentacji powykonawczej, dołączyć plik w jednym z następujących formatów: CSV, SHP, KML, GML, GeoJSON (najlepiej SHP) zawierający elementy liniowe i punktowe zaprojektowanej/wybudowanej infrastruktury w celu przekazania informacji dla Prezesa UKE zgodnie z Rozporządzeniem.
- na etapie projektowania dokumentacja musi zostać uzgodniona z działem UI ZDMK.

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa IPR

**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)

Dyrektor ZDMK  
Marcin Hanczakowski

Kierownik Działu  
Przygotowania Inwestycji  
Michał S. Kozłowski

