



IPR.452.36.2.2021

Gmina Miejska Kraków

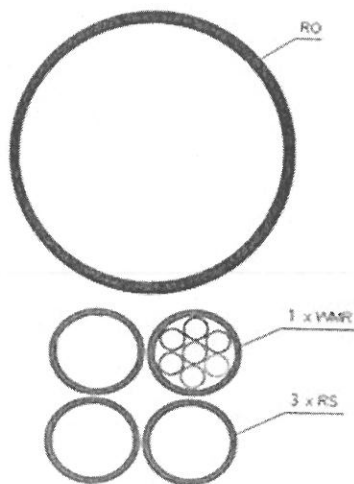
Dotyczy: warunków technicznych/wytycznych dla planowanego zadania „Opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy ul. Dolnomłyńskiej wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji administracyjnej warunkującej możliwość realizacji robót budowlanych w ramach zadania «Odwodnienie ul. Dolnomłyńskiej»

Zarząd Dróg Miasta Krakowa podaje następujące warunki techniczne/wytyczne dla przedmiotowego zadania:

1. Ulica Dolnomłyńska jest drogą publiczną kategorii gminnej;
2. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (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.);
3. Wytyczne ZDMK w zakresie projektowania infrastruktury w ramach zadań inwestycyjnych GMK, określone zostały w Zarządzeniu nr 117/2019 Dyrektora ZDMK z dnia 06.09.2019 r. Materiały są dostępne na stronie internetowej tut. Zarządu (www.zdmk.krakow.pl) -> wytyczne dla projektantów) i powinny być stosowane na etapie opracowania dokumentacji projektowej (z wyłączeniem wytycznych dot. odwodnienia – obecnie w zakresie kompetencji jednostki KEGW);
4. Docelowe zagospodarowanie terenu i obsługa komunikacyjna muszą być zgodne z ustaleniami obowiązującego Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „STARE CZYŻYNY” (przyjętego Uchwałą Nr LXXI/1032/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 kwietnia 2013 r., opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego z dnia 22 kwietnia 2013 r., poz. 3071). Zgodnie z ustaleniami ww. Planu ul. Dolnomłyńska zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających drogę dojazdową KDD.8;
5. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry drogi (w tym m. in. szerokości jezdni, pobocza, przebiegu krawędzi jezdni);
6. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe do stanu istniejącego i projektowanego, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłeń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia terenu przyległego. Przed przystąpieniem do sporządzania dokumentacji projektowej należy uzyskać w tut. Zarządzie informacje w zakresie procedowanych przez ZDMK inwestycji GMK, jak również zawartych umów o realizację inwestycji drogowych w związku z realizacją inwestycji niedrogowych, w tym między innymi w zakresie umów zawieranych w trybie art. 16 ustawy o drogach publicznych oraz wydanych opinii/warunków/decyzji w zakresie obsługi komunikacyjnej planowanych inwestycji, niezbędnych do uwzględnienia na etapie opracowania dokumentacji. Uwzględnić w szczególności:
 - inwestycję GMK pn.: „Przebudowa ul. Strumyk od ul. Poleskiej do ul. Dolnomłyńskiej” (obecnie w trakcie realizacji I etap zadania);

- Umowę nr 940/ZIKiT/2018 (obejmuje przebudowę ul. Dolnej i ul. Wysockiej), zawartą w trybie art. 16 ustawy o drogach publicznych (dot. realizacji inwestycji drogowych w związku z realizacją inwestycji niedrogowych);
7. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi, zgodnie z ww. *Rozporządzeniem*;
 8. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi;
 9. W zakresie projektowanych chodników:
 - minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0 m;
 - do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża;
 - szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych;
 - ciągi pieszce powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne;
 - na przejściach dla pieszych zastosować maty z kostką integracyjną (obustronnie) i odkrycie krawężnika max. $h=+2$ cm;
 10. Zakres budowy chodników należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego, tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy;
 11. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić ewentualną przebudowę istniejących dojazdów i zjazdów, w celu dostosowania wysokościowego do projektowanych elementów. Przedmiotowa inwestycja nie może pogorszyć dotychczasowych warunków obsługi komunikacyjnej istniejącej zabudowy;
 12. Konstrukcje nawierzchni należy projektować przy uwzględnieniu planowanych obciążeń ruchem, istniejących warunków wodno-gruntowych, zachowaniu warunków mrozoodporności i prawidłowego dowiązania do istniejących konstrukcji. Jednocześnie powinny uwzględniać uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich. Należy przewidzieć:
 - konstrukcję jezdni jak dla kategorii ruchu KR4;
 - krawężniki betonowe 20x30 cm;
 - w przypadku zastosowania kratki ściekowych stosować kratki „pływające”;
 - w miarę możliwości włązy kanalizacyjne sytuować poza jezdnią (np. w chodnikach);
 13. 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;
 14. Ponadto należy:
 - uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie (ZTP) – przed uzgodnieniem projektu budowlanego;
 - w przypadku wystąpienia ewentualnych kolizji z istniejącą zielenią, należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej;
 - rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
 - uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia;
 - uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
 15. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia. Warunki techniczne w zakresie oświetlenia zostały wydane odrębnym pismem;
 16. O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do zarządcy kanalizacji opadowej, tj. jednostki Klimat–Energia–Gospodarka Wodna. Równocześnie tut. Zarząd Informuje, że w zakresie elementów odwodnienia drogi należy zastosować:

- studzienki wodościekowe z osadnikiem w dnie głębokości 0,8 m z płaskim wpustem, na zawiasie, z zabezpieczeniem przed kradzieżą;
 - przykanaliki średnicy min. 200 mm o normatywnych spadkach;
17. W związku z nowelizacją ustawy z dnia 7 maja 2010 r. 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. Stosownie do ww. regulacji należy zatem przewidzieć w projekcie kanał technologiczny, przy zachowaniu następujących warunków:
- kanał technologiczny powinien spełniać warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne, ponadto powinien spełniać aktualnie obowiązujące normy oraz obowiązujące standardy na terenie miasta Krakowa;
 - parametry kanału należy dostosować do typu drogi i zabudowy;
 - profile zaprojektowanego kanału technologicznego i inne parametry techniczne powinny być zgodne z Rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz. U. z r., poz. 680);
 - zaprojektować minimum profil KTu1, tj. ciąg złożony z modułu jednej rury RO 125/108 (średnica zewn. / średnica wewn.), trzech rur RS40/3,7 mm i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm (patrz rys. ideowy poniżej):



- kanał technologiczny powinien być zaprojektowany w całym zakresie opracowania;
- zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji;
- w miejscach obustronnej zabudowy drogi oraz w celu przyszłej rozbudowy infrastruktury zaprojektować kanały technologiczne przepustowe KTp, zakończone studniami SKO-4;
- maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100 m;
- otwory rur zabezpieczyć uszczelkami w studniach kablowych;
- po wykonaniu kanalizacji sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów;
- 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-49);
Numer działki na której studnia jest zlokalizowana (591/26);
Kolejny numer studni (np. 01) – pierwsza studnia liczona od północy zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara. Dla każdej działki kolejny numer studni liczony oddzielnie;

Przykładowe numery studni:

KT.P-49.591/26.01

KT.P-49.591/26.02

- 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;

18. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie;

Ponadto uwzględnić:

1. Warunki techniczne budowy oświetlenia wydane przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa pismem znak RU.461.6.26.2021 z dnia 03.02.2021 r. (w załączeniu);
2. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie pismem znak TA.464.21.2.2021 z dnia 25.02.2021 r. (w załączeniu);
3. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Jednostkę Klimat-Energia-Gospodarka Wodna pismem znak WEU.461.1.135.2021 z dnia 15.02.2021 r. (w załączeniu);
4. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK pismem znak IR-04.7211.19.2021 z dnia 09.02.2021 r. (w załączeniu).

Do materiałów dołączono (zał. 2 do zakresu rzeczowego) mapę poglądową z naniesionym orientacyjnym zakresem inwestycji.

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa IP

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

Iwona Janowska
Koordynator Sekcji Drogowej

Specjalista
Nikodem Duda
Kierownik Działu
Przygotowania Inwestycji



RU.461.6.26.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy oświetlenia dla zadania inwestycyjnego pn.: "Przebudowa kanalizacji w ul. Dolnomyńskiej w Krakowie".

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

1. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (do pobrania ze strony www.zdmk.krakow.pl -> wytyczne dla projektantów) oraz wymagania określone w Zarządzeniu Nr 3113/2018 PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA z dnia 15.11.2018r. w sprawie wprowadzenia „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta-Krakowa”.
2. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ2199 częściowo wydzielone, częściowo na słupach TD S.A. . W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze poglądowym.
3. W ramach inwestycji zdemontować istniejące oświetlenie i zaprojektować budowę oświetlenia linią kablową doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) projektować słupy stalowe ocynkowane lub aluminiowe na fundamentach prefabrykowanych zgodne z wymaganiami ZDMK.
 - b) Oprawy LED wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
 - c) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości układny w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią, zjazdami np. DVR).
 - d) Zasilanie projektować jak dla stanu istniejącego. Istniejącą szafę PZ2199 doposażyć w sterownik centralny zgodny z systemem ZDMK (w szafie lub w przypadku braku miejsca projektować dodatkowy moduł).
 - e) Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub utylizować (po uzgodnieniu z Działem Utrzymania tut. Zarządu tel. 12 6167089).
4. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) w oparciu o uzgodniony projekt branży drogowej.
5. Rozstaw słupów i moc opraw dobrać do planowanego zagospodarowania z zachowaniem wymogów stawianych oświetleniu. Parametry techniczne drogi (w tym skrajnie drogowe – szczególnie w rejonach występowania urządzeń technicznych dróg np. oświetlenia) powinny spełniać wymogi zawarte w Rozporządzeniu 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 póź. zm) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawęzać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.
6. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).

7. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie. Uzyskać dopuszczenie do prac na oświetleniu.
8. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
9. Na etapie wydawanie warunków analizie nie podlegają własności działek. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK.
10. 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:

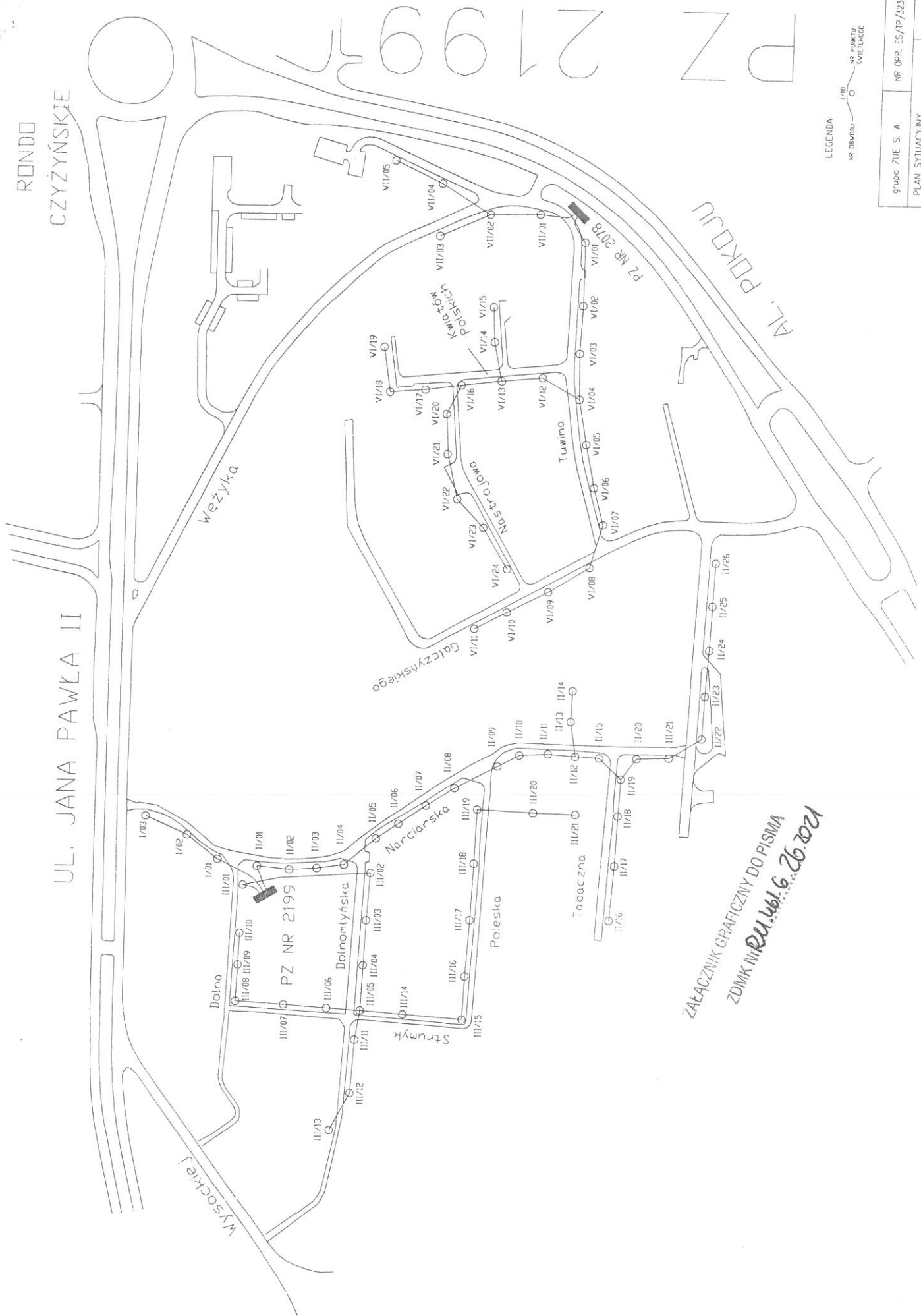
- 1) Schematy PZ2199

Z up. DYREKTORA ZDMK

Przemysław Czech
Kierownik Działu Uzgodnień

Otrzymują:

- 1 x Adresat IRP + załącznik
- 1 x aa RU (IPR, ID: 2181477).



RONDO
CZYŻYŃSKIE

UL. JANA PAWŁA II

Węzyka

Calczyńskiego

AL. POKOJU

Dolna

PZ NR 2199

Dobromyńska

Strumyk

Poleska

Tobaczna

Tuwima

Narciarzowska

Kwiatoch

PZ NR 2078

LEGENDA:
○ NR OBIEKTU
○ NR PUNKTU
SWIECZKOWEGO

Grupa ZUE S. A.
PLAN SYTUACYJNY
PZ Nr 2199

NR DOP. ES/JP/323/99
RYS NR 4

ZALĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK Nr **24.461.6.26.2021**

PZ 2199



Kraków, 25 LUT. 2021

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

Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA PLANOWANEJ INWESTYCJI – UL. DOLNOMŁYŃSKA

W odpowiedzi na pismo z dnia 25 stycznia 2021 r. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie wskazuje poniżej następujące warunki techniczne dla planowanej inwestycji – Odwodnienie na ul. Dolnomłyńskiej:

- W ramach prac Zespołu Zadaniowego ds. Audytów Rowerowych w roku 2015 opiniowana była dokumentacja dla zadania *Przebudowa ul. Dolnomłyńskiej*. Wydana opinia audytu oraz opiniowana dokumentacja dostępne są pod linkiem <http://mobilnykrakow.pl/audyt/przebudowa-ul-dolnomlynskiej/>. Zarząd podtrzymuje stanowisko zawarte ww. opinii i uważa, iż w ramach zadania inwestycyjnego należy uwzględnić założenia projektowe zawarte we wcześniej opiniowanej dokumentacji tj. w szczególności:
 - Projektować obustronne chodniki o szerokości użytkowej równej min. 2 m.
 - Na odcinku objętym opracowaniem zastosować elementy uspokojenia ruchu (np. wyniesione tarcze skrzyżowań, progi wypowe).
 - Chodnik w rejonie połączenia ul. Dolnomłyńskiej i ul. Wysockiej oraz w rejonie połączenia ul. Dolnomłyńskiej i ul. Narciarskiej poprowadzić bezpośrednio przy jezdni.
 - Na zjazdach należy zapewnić ciągłość nawierzchni chodnika, bez uskoków.
 - Chodnik przy skrzyżowaniu z ul. Wysockiej i ul. Narciarską należy zaprojektować tak aby zapewnić wyprowadzenie chodników poza łuki zjazdu w celu umożliwienia komunikacji pieszym.
 - Przy przejściach dla pieszych zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku.
 - Zapewnić odpowiednią widoczność w punktach kolizji.
 - Należy zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego opracowaniem, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężać użytkowej szerokości projektowanych ciągów.
 - Należy zapewnić spójność rozwiązań projektowych w dowiązaniu do istniejącego zagospodarowania.
 - W rejonie połączenia ul. Dolnomłyńskiej i Wysockiej zaprojektować zjazd do miejsca umieszczenia pojemników na selektywną zbiórkę odpadów.
 - Przeanalizować możliwość połączenia ciągu pieszego ul. Dolnomłyńskiej z ciągiem pieszym przy ul. Nowohuckiej.
 - Należy uzyskać pozytywną opinię Zespołu ds. Niechronionych Uczestników Ruchu.

Otrzymują:

1 x adresat

1x a/a

Sprawę prowadzi:

Anna Sikora - Dział TA nr tel.: 501 675 446

W przypadku kierowania korespondencji uprzejmie proszę o powołanie się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony.

Złoto BYRE
Marta Jodłowska
Kierownik Działu
Mobilności Aktywnej



KEGW

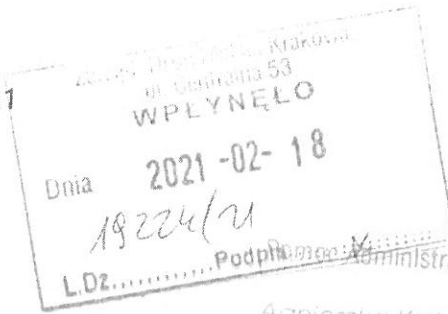
WEU.461.1.135.2021

N. Dudek

folia

19 LUT. 2021

Kraków, 15 lutego 2021r.



Zarząd Dróg Miasta Krakowa

ul. Centralna 53

31-586 Kraków

Agnieszka Kwiecień

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA INWESTYCJI PN.: ODWODNIENIE UL. DOLNOMĘYŃSKIEJ.

W odpowiedzi na maila w ww. sprawie, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. Odwodnienie można wykonać w oparciu o miejską kanalizację opadową 2490/2200 zlokalizowaną po stronie zachodniej.

Przy projektowaniu kanalizacji, należy spełnić następujące warunki:

1. uzgodnić trasę w ZDMK,
2. do kanalizacji opadowej mogą być odprowadzane tylko wody opadowe i roztopowe,
3. projekt powinien zawierać obliczenia hydrologiczno – hydrauliczne dla inwestycji sprawdzające dobraną średnicę kanalizacji opadowej (mapa powierzchni zlewni cząstkowych), do wymiarowania odwodnienia terenów należy stosować formułę Bogdanowicz-Stachy,
4. kanalizacja opadowa winna uwzględniać całą zlewnię ciążącą do kanału,
5. należy dążyć do zatrzymania wód opadowych z odwodnienia planowanej inwestycji w miejscu opadu, poprzez zastosowanie rozwiązań niebiesko-zielonej infrastruktury tj. zielone pasy dzielące pomiędzy pasami jezdni, rowy chłonne, niecki filtracyjne, lokalne obniżenia z bioretencją, powierzchnie przepuszczalne itp.,
6. określić geotechniczne warunki posadowienia,
7. studzienki rewizyjne winny być betonowe, z prefabrykowanym dnem,
8. studzienki betonowe/żelbetowe, zakończyć „pływającymi” włączami z żeliwa sferoidalnego Ø600 klasy D400 zgodnymi z PN-EN 124 z wkładką wygłuszającą z szerokim pierścieniem żeliwnym. Włazy niewentylowane z ramą okrągłą i pokrywą zatraskową,
9. studzienki wodościekowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0.8m,
10. należy zachować normatywne spadki przykanalików,
11. minimalna Øprzykanalików 200mm,
12. do projektu, który należy uzgodnić w KEGW, dołączyć wersję elektroniczną zapisaną w formacie pdf i dwg.,

13. do projektu opracowanego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 (Dz. U. 2012.462) w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, należy dodatkowo dołączyć odpowiednie uprawnienia branżowe projektanta oraz aktualne świadectwo przynależności do Izby Inżynierskiej.

Otrzymują:

① x Adresat (bez zał)

1 x aa (WEU).

Adam Cebula
Z-ca Dyrektora
GŚ. Gospodarki Wodnej

IR-04.7211.19.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA PRZEBUDOWY UL DOLNOMŁYŃSKIEJ

W odpowiedzi wiadomość przesłaną drogą elektroniczną z adresu nduda@zdmk.krakow.pl 25 stycznia 2021 r. przedkładam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Ulicę należy projektować o parametrach klasy zgodnych z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Stare Czyżyny” (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2013 r. poz. 3071), tj. jako ulicę klasy dojazdowej.
- Ulica winna posiadać obustronne chodniki o szerokościach nie mniejszych niż 2,00 m.
- Ze względu na klasę ulic, w tym na konieczność uspokojenia ruchu, należy nie projektować ścieżek rowerowych ani pieszo-rowerowych. Ruch rowerowy należy prowadzić na jezdni.
- Zasadne jest wyniesienie tarcz skrzyżowań przedmiotowej ulicy z innymi ulicami klasy dojazdowej.
- W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
- Należy zachować ciągłość niwelety i nawierzchni chodnika na zjazdach.

Ponadto.

- 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 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).

Powyższe wytyczne zachowują ważność przez 2 lata od dnia ich wydania.

Z poważaniem,

Dyrektor Wydziału
Łukasz Gryga

Otrzymują:

- adresat
- Pan Nikodem Duda (ZDMK IP) - <nduda@zdmk.krakow.pl>
- 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

