



IPR.452.60.1.2021

Gmina Miejska Kraków

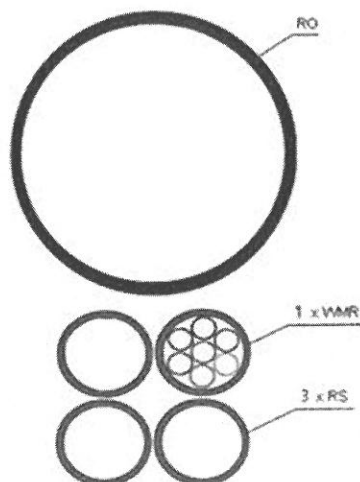
Dotyczy: warunków technicznych/wytycznych dla planowanego zadania „Rozbudowa ulic Łozińskiego i Dybowskiego wraz z wykonaniem kanalizacji opadowej i osadnikiem- wykonanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji ZRID”

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

1. W obszarze objętym zakresem zadania obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Kościelniki”, zgodnie z którym ul. Łozińskiego znajduje się w korytarzu drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.4, natomiast ul. Dybowskiego zgodnie z w/w planem znajduje się w korytarzu drogi lokalnej KDL.2. Docelowy układ drogowy powinien posiadać przebieg i parametry zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
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)*, przy uwzględnieniu zmian zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
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 dróg i terenu przyległego,
4. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry drogi publicznej i drogi wewnętrznej (w tym m. in. szerokości jezdni i pobocza, granic pasa drogowego, przebiegu krawędzi jezdni);
5. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasami dróg, zgodnie z ww. *Rozporządzeniem*;
6. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi;
7. W niezbędnym zakresie należy przebudować/rozbudować wszystkie skrzyżowania z innymi drogami zapewniając prawidłowe parametry techniczne;
8. MPZP dopuszcza prowadzenie ciągów rowerowych bez wprowadzenia segregacji użytkowników ruchu w przekroju poprzecznym, w odniesieniu do dróg lokalnych KDL i dojazdowych KDD;
9. W zakresie chodników:
 - a) Szerokość chodnika usytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinna być mniejsza niż 2,00 m (§ 44.2) (do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża), a w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się zmniejszenie tej szerokości do 1,25 m, przy dodatkowym uwzględnieniu

- skrajni chodnika 0,5 m od krawędzi zatoki postojowej, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszego;
- b) Szerokość chodnika nieusytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinna być mniejsza niż 1,5 m, a w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się zmniejszenie tej szerokości do 1,0 m;
 - c) W miejscu występowania przeszkody dopuszcza się rozdzielenie chodnika na co najmniej dwie odrębne części, pod warunkiem że każda z nich będzie mieć szerokość nie mniejszą niż 1,0 m.
 - d) Przy zastosowaniu jednostronnego chodnika należy zapewnić jednolitą szerokość jezdni, normatywne pobocze gruntowe/opaskę, a od strony projektowanego chodnika, miejsc postojowych – ściek, który jest elementem odwodnienia drogi;
 - e) Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych;
 - f) Ciągi pieszce powinny mieć normatywne pochYLENIA podłużne i poprzeczne;
 - g) Zapewnić ciągłość normatywnych ogólnodostępnych chodników na zakresach opracowania, wraz z zapewnieniem przeprowadzenia pieszych w miejscach bezpiecznych i widocznych dla wszystkich uczestników ruchu, zapewnić chodniki pomiędzy miejscami postojowymi a istniejącymi chodnikami, powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem istniejącej zabudowy;
 - h) Przed przejściami dla pieszych, dla pasów medialnych przewidzieć wykonanie prostopadłego pasa prowadzącego wykonanego z płytek posiadających rowki prowadzące;
10. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić przebudowę istniejących dojazdów oraz zjazdów, w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego. W przypadku zjazdów należy przewidzieć obniżenie krawężnika $h = 4$ cm przy chodniku, przy poboczach $h = 2$ cm;
11. MPZP dopuszcza możliwość lokalizacji miejsc postojowych dla samochodów osobowych w formie zatok postojowych w obrębie linii rozgraniczających drogi KDL, KDD;
12. W przypadku budowy/przebudowy miejsc postojowych:
- a) Wymiary stanowisk postojowych należy przyjąć zgodnie z §116 Dz.U. nr 43 w zależności od przyjętego sposobu parkowania, usytuowania w stosunku do krawędzi jezdni, szerokości jezdni manewrowej oraz przy uwzględnieniu stanowisk dla osób niepełnosprawnych;
 - b) Lokalizacja miejsc postojowych winna spełniać warunki widoczności i bezpieczeństwa uczestników ruchu, w szczególności w rejonie skrzyżowań/zjazdów/włączeń dróg/przejść dla pieszych etc.;
 - c) Manewry wyjazdu ze skrajnych miejsc postojowych winny się odbywać poza strefami oddziaływania skrzyżowania, jak również poza włączeniami innych dróg i zjazdami;
 - d) Miejsca postojowe nie mogą blokować/likwidować dojazdów pieszych jako połączeń między układem wewnętrznym zabudowy a pasami drogowymi;
13. Przy rozbudowie przedmiotowych ulic zaleca się objąć przebudową/rozbudową skrzyżowania z publicznymi drogami – całe tarcze skrzyżowań oraz włączenia dróg wewnętrznych, jeśli zaistnieje konieczność;
14. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu istniejącego/planowanego natężenia ruchu, w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności. Jednocześnie powinna uwzględniać uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich. Należy przewidzieć:
- konstrukcję jezdni jak dla kategorii ruchu KR-3, KR-4;
 - krawężniki betonowe typu ciężkiego 20x30 cm;
 - chodniki: kostka betonowa szara, gr. 8 cm, typu Holland, układana w jodełkę; na zjazdach – kostka czerwona, gr 8 cm;
 - wpusty deszczowe „pływające”;
15. Projektować należy przy zachowaniu stateczności skarp, ogrodzeń, powiązań z istniejącymi dojazdami, zjazdami;

16. 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;
17. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia na warunkach uzyskanych od KEGW i ZDMK;
18. Rozwiązać kolizje z istniejącą zielenią tj. drzewami, krzewami, etc.;
19. Należy rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci i uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego uzgodnienia/decyzje/opinie;
20. Zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0,5 m. Ponadto należy zapewnić bezpieczną odległość od drzew i krzewów (zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami). Infrastrukturę nie związaną z funkcjonowaniem drogi, a kolidującą z docelowym układem drogowym, należy w całości usunąć;
21. Uwzględnić wszystkie inwestycje w danym rejonie, które posiadają dokumentację formalno-prawną, w tym m.in. decyzje na lokalizację/przebudowę zjazdów/uzgodnienia/umowy/pozwolenia na budowę etc. 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. W szczególności uwzględnić umowę zawartą w trybie art. 16 ustawy o drogach publicznych nr 828/ZDMK/2020 z dnia 25.08.2020 r., zmienioną porozumieniem nr 104/ZDMK/2020 z dnia 08.12.2020 r. (umowa obejmuje przebudowę drogi wewnętrznej zlokalizowanej na działce nr 129 obr. 25 – Nowa Huta poprzez wykonanie nawierzchni tłuczniowej na szerokości działki drogowej, na długości od włączenia do ul. Dybowskiego do końca działki nr 117/3 obr. 25 – Nowa Huta, wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz przekładką kolidującego uzbrojenia terenu; dla ww. przedsięwzięcia został uzgodniony projekt budowlany branży drogowej);
22. W związku z nowelizacją ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usługi 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;

23. Projekt docelowej organizacji ruchu sporządzić 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);
24. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie. Winna ona pozyskać niezbędne uzgodnienia/opinie, w tym opinię audytu rowerowego;
25. Informujemy, że wypowiedzenie się w poniższych zakresach leży w kompetencjach poszczególnych Jednostek Miejskich, tj.:
- Geometria docelowego układu drogowego, w tym sposób parkowania (równolegle, prostopadłe, ukośnie), lokalizacja miejsc postojowych, dostosowanie organizacji ruchu – Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK;
 - Dostosowanie parametrów docelowego układu drogowego do komunikacji zbiorowej i niechronionych uczestników ruchu drogowego – Zarząd Transportu Publicznego;
 - Warunki w zakresie odwodnienia – Klimat-Energia-Gospodarka Wodna;
 - Zgodność z Miejscowymi Planami Zagospodarowania Przestrzennego – ZDMK;
 - Opinia w zakresie zawartych umów z inwestorami w trybie art. 16 Ustawy o drogach publicznych – ZDMK;
 - Konstrukcja nawierzchni oraz zakres ew. odtworzenia nawierzchni, prac remontowych – ZDMK;
 - W przypadku występowania obiektów inżynierskich w obszarze opracowania – ZDMK;
 - W zakresie warunków oświetlenia i wydanych decyzji zezwalających na lokalizację/przebudowę zjazdów – ZDMK;
 - W przypadku terenu objętego ochroną konserwatorską należy uzyskać opinię Konserwatora Zabytków.

Ponadto uwzględnić:

1. Warunki techniczne budowy oświetlenia wydane przez **Zarząd Dróg Miasta Krakowa** pismem znak RU.461.6.24.2021 z dnia 03.02.2021 r. (w załączeniu);
2. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez **Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie** pismem znak TA.421.19.2021 z dnia 18.02.2021 r. (w załączeniu);
3. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Jednostkę **Klimat-Energia-Gospodarka Wodna** pismem znak WEU.461.1.147.2021 z dnia 11.02.2021 r. (w załączeniu);
4. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez **Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK** pismem znak IR-04.7211.18.2021 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

Z-ca Dyrektora ds. Drog
Janina Pokrywa

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



RU.461.6.24.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych przebudowy oświetlenia dla zadania pn. „Rozbudowa dróg – ul. Łozińskiego i ul. Dybowskiego wraz z wykonaniem kanalizacji opadowej i osadnikiem” w Krakowie – ZDMK/T1.38/21.

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

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ2173. W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno-poglądowym.
2. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (dostępne na www.zdmk.krakow.pl -> wytyczne dla projektantów).
3. W ramach planowanej inwestycji należy zdemontować istniejące oświetlenie oraz zaprojektować budowę nowego niezależnego oświetlenia linią kablową, doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) projektować słupy aluminiowe lub stalowe ocynkowane 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 np. DVR).
 - d) Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub zutylizować w porozumieniu z Działem UT tut. Zarządu.
4. Dla ewentualnych przejść dla pieszych projektować dedykowane oświetlenie zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Infrastruktury z dnia 20.07.2018 r. (dedykowane oprawy led) – zgodnie z wymaganiami ZDMK.
5. Zasilanie projektować od najbliższego słupa oświetleniowego będącego poza zakresem opracowania (kablowo, doziemnie).
6. Wykonać bilans mocy obwodów istniejących i projektowanych w razie konieczności wystąpić do TD S.A. o zmianę warunków zasilania.
7. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36), a następnie uzyskać opinię z Narady Koordynacyjnej Wydziału Geodezji UM Krakowa. Wszystkie urządzenia projektować wyłącznie w działkach Gminy Kraków. Uzgodnienie

lokalizacji może zostać wydane wyłącznie w oparciu o uzgodniony w tut. Zarządzie projekt branży drogowej.

8. Rozstaw słupów sieci oświetleniowej, ilość i wielkość źródeł światła dobrać wg. Obliczeń i wymagań natężenia oświetlenia dla danej kategorii zagospodarowania z zachowaniem wymaganej skrajni. 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. 2019 poz. 1643 z póź. zm.) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawęzać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.
9. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
10. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie.
11. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.

Warunki zachowują ważność przez okres 3 lat.

Załączniki:

- 1) Schematy oświetlenia PZ2173

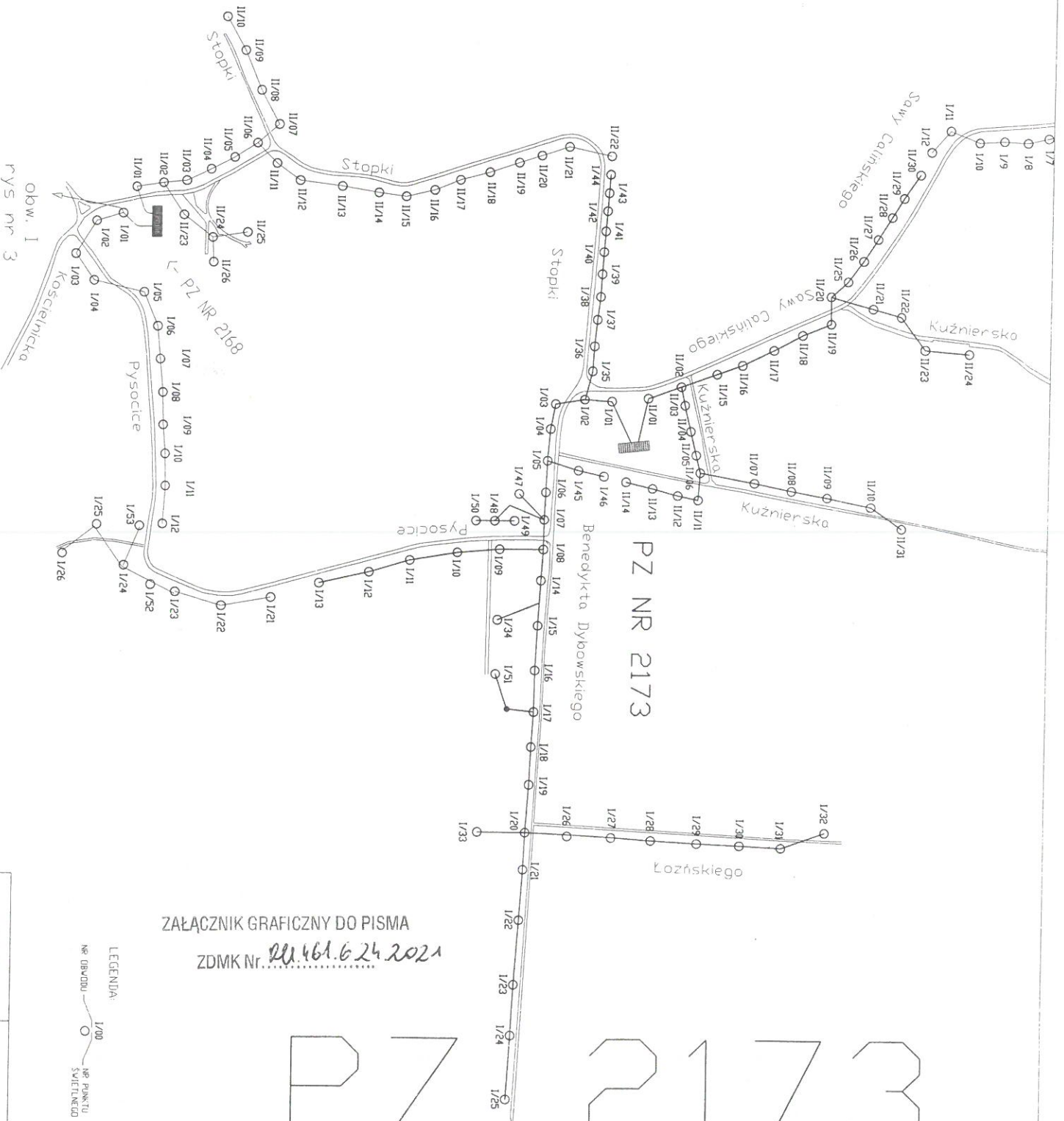
Z up. DYREKTORA ZDMK

~~Przemysław Czech
Kierownik Działu Uzgodnień~~

Otrzymują:

1 x IP

1 x aa RU (ID: 2180676).



ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
 ZDMK NR *211.461.624.2021*

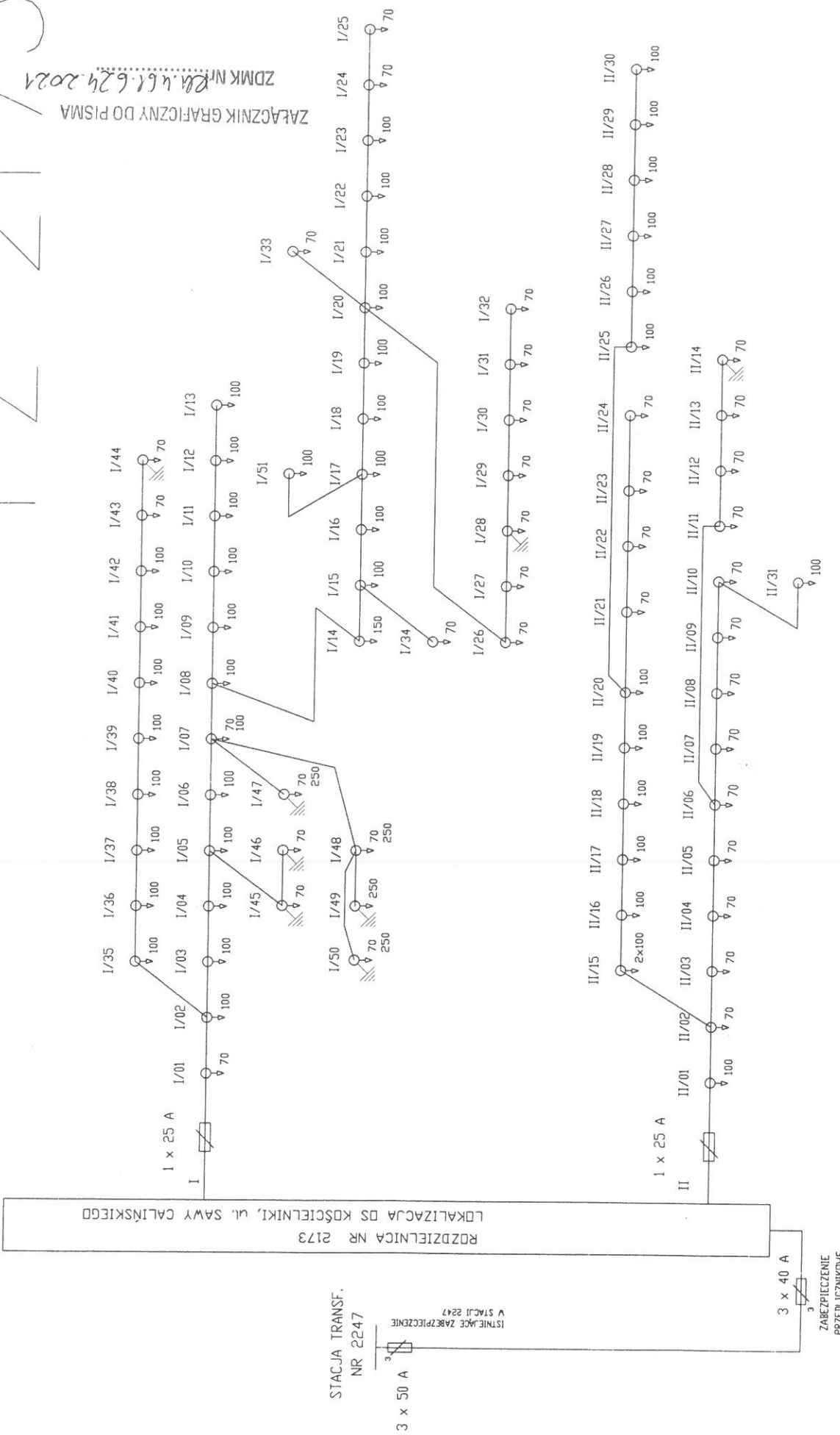
PZ 2173

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/IP/323/99
PLAN SYTUACYJNY PZ NR : 2173	RYS NR 4

LEGENDA:
 ○ NR OBRODU
 ○ NR PUNKTU SWIETLINICOWO

PZ 2173

ZŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK NR. 24.161.624.2021



MOC ZAINSTALOWANA P= 7,888 kW
U=400/230V~ 50Hz
UKŁAD SIECI TN-C

SYSTEM OCHRONY - SAMOCZYNNIE SZYBKIE WYŁĄCZENIE

LEGENDA:



grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/323/99
SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH	
PZ NR: 2173	RYŚ NR 2



Kraków, dnia 18 LUT. 2021

TT.421.19.2021

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

Dotyczy: wydania warunków technicznych do zadania pn.: „Rozbudowa dróg – ul. Łozińskiego i ul. Dybowskiego wraz z wykonaniem kanalizacji opadowej i osadnikiem”

W odpowiedzi na korespondencję elektroniczną z dnia 25.01.2021 r. w sprawie wydania warunków technicznych do zadania pn.: „Rozbudowa dróg – ul. Łozińskiego i ul. Dybowskiego wraz z wykonaniem kanalizacji opadowej i osadnikiem” Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie informuje iż w ramach procedowania inwestycji dla poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu należy:

- zaprojektować chodnik o minimalnej szerokości użytkowej 2 metry w miarę możliwości oddzielony od jezdni pasem zieleni;
- przy przejściach dla pieszych (po obu stronach) należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku;
- zastosować system pasów naprowadzających składających się między innymi z podłużnych rowków lub linii, używanych do tworzenia ścieżek prowadzących osobę z dysfunkcją wzroku po trasie wolnej od przeszkód, zgodnie z rozwiązaniami wskazanymi w projekcie Standardów infrastruktury pieszej Miasta Krakowa opracowanym na zlecenie ZTP, dostępnym na stronie ZTP: <http://mobilnykrakow.pl/audyt/standardy-piesze/>;
- przeanalizować wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu;
- zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego opracowaniem;
- zapewnić spójność rozwiązań projektowych na połączeniu projektowanego chodnika z istniejącą i planowaną infrastrukturą;
- zapewnić ciągłość chodnika na wjazdach;
- uzyskać dla projektu pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, powołanego Zarządzeniem Nr 2376/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20.09.2019 r.

Otrzymują:

1 x adresat
1 x a/a TT


Sprawę prowadzi:

Paweł Pogoń - Dział Organizacji Transportu - nr tel.: 12 616 8662
Artur Rusinek - Dział Mobilności Aktywnej - nr tel.: 515-008-832

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

Zarząd Transportu Publicznego
sekretariatdt@ztp.krakow.pl
31-072 Kraków ul. Wielopole 1
www.ztp.krakow.pl

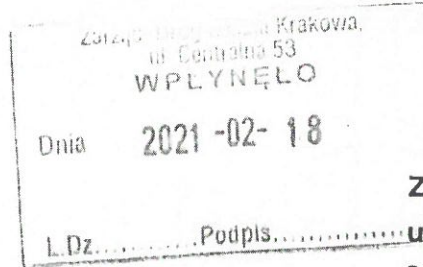
Z up. DYREKTORA


Piotr Dera
Kierownik Działu
Organizacji Transportu



KEGW

WEU.461.1.147.2021



Kraków, 11 lutego 2021 r.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa

**ul. Centralna 53
31-586 Kraków**

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA INWESTYCJI PN.: ROZBUDOWA DRÓG – UL. ŁOZIŃSKIEGO I UL. DYBOWSKIEGO WRAZ Z WYKONANIEM KANALIZACJI OPADOWEJ I OSADNIKIEM.

W odpowiedzi na maila w ww. sprawie, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. W bezpośrednim sąsiedztwie nie ma miejskiej sieci kanalizacji opadowej oraz rowów. Teren inwestycji znajduje się w obszarze zlewni naturalnego odbiornika jakim jest potok Kościelnicki (w rejonie ul. Stopki) w zarządzie PGW Wody Polskie RZGW w Krakowie Nadzór Wodny Kraków, ul. Piłsudskiego 22, do którego można odprowadzić wody za zgodą i na warunkach jego zarządcy. W celu prawidłowego odwodnienia należy wybudować kanalizację z wylotem do ww. potoku.

Przy projektowaniu kanalizacji, należy spełnić następujące warunki:

1. uzgodnić trasę w ZDMK,
2. 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,
3. kanalizacja opadowa winna uwzględniać całą zlewnię ciężącą do kanału,
4. określić geotechniczne warunki posadowienia,
5. studzienki rewizyjne winny być betonowe, z prefabrykowanym dnem,
6. studzienki betonowe/żelbetowe, zakończyć „pływającymi” włazami 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,
7. studzienki wodościekowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0.8m,
8. należy zachować normatywne spadki przykanalików,
9. minimalna Øprzykanalików 200mm,
10. do projektu, który należy uzgodnić w KEGW, dołączyć wersję elektroniczną zapisaną w formacie pdf i dwg.,

IR-04.7211.18.2021

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

**Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ROZBUDOWY UL DYBOWSKIEGO ORAZ
UL. ŁOZIŃSKIEGO**

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 „Kościelniki” (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2010 r. nr 125 poz. 786), tj.:
 - ul. Dybowskiego – jako ulicę klasy lokalnej;
 - ul. Łozińskiego – jako ulicę klasy dojazdowej.
- Ulice winny 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.
- Z uwagi na geometrię ul. Dybowskiego (długi odcinek prosty), konieczne jest przeanalizowanie możliwości wykonania wyniesionych tarcz skrzyżowań ww. ulicy z ul. Łozińskiego oraz z ul. Pysocice, jak również poprawienie warunków widoczności na skrzyżowaniach. W związku z powyższym, zadanie winno obejmować całość skrzyżowań objętych zadaniem.
- 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

