

IPR.452.6.7.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania inwestycyjnego: *ul. Łagiewnickiej*- uzyskanie decyzji ZRID.

1. Ulica Łagiewnicka jest drogą wewnętrzną niezaliczoną do żadnej kategorii dróg publicznych.
2. W obszarze objętym opinią obowiązuje Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Wadowicka-Tischnera”.
3. Zgodnie z ww. MPZP ul. Łagiewnicka zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających teren KD/L. Docelowy układ drogowy winien być zgodny z ustaleniami obowiązującego MPZP.

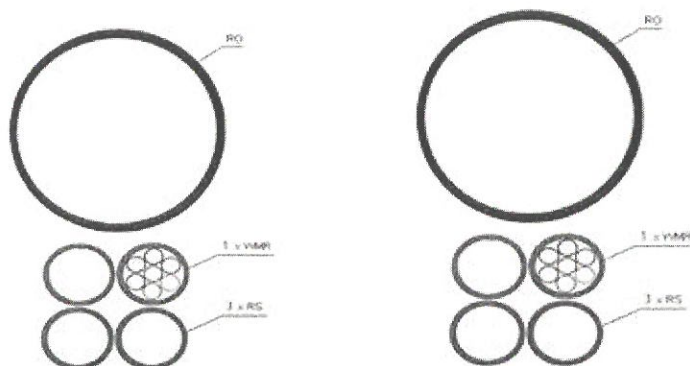
Warunki techniczne w zakresie branży drogowej.

1. 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 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.).
2. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia terenu przyległego.
3. 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 i pobocza oraz chodnika, granic pasa drogowego, przebiegu krawędzi jezdni).
4. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi.
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
6. Przewidzieć przebudowę/rozbudowę skrzyżowań z innymi drogami publicznymi.
7. Należy rozważyć budowę obustronnego chodnika, zgodnie z ww. rozporządzeniem, w tym m. in.:
 - a) minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m,
 - b) szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych,
 - c) ciągi piesze powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
8. Zakres budowy chodnika 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.

9. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej przewidzieć przebudowę istniejących zjazdów i dojazdów w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego.
10. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności. Dla określenia kategorii ruchu, rodzaju krawężników, konstrukcji nawierzchni chodników, zjazdów - należy uzyskać opinię działu UD.
11. 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).
12. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
13. Ponadto:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: audytu rowerowego, MIRu;
 - b) o warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna;
 - c) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
 - d) należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
 - e) w kwestii ewentualnie planowanych i realizowanych inwestycji miejskich należy uzyskać informacje działów 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.
 - f) należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego w szczególności w rejonie skrzyżowań, zjazdów do posesji z uporządkowaniem ich geometrii (indywidualnych, publicznych) itp.
 - g) o pozostałe wytyczne dla przedmiotowego zadania należy wystąpić do odpowiednich pod względem kompetencji działów merytorycznych; zaleca się wystąpienie o opinię do działu GG, gdyż analizie tutaj. Działu nie podlegają własności działek, ich użytek oraz zajętości terenu.
14. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tutaj Zarządzie. Winna ona pozyskać niezbędne uzgodnienia/opinie.

Warunki techniczne w zakresie kanału technologicznego.

1. 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.
2. Zaprojektować kanał technologiczny typu KTu2 tj. ciąg złożony z modułu dwóch rur RO 125/108 (średnica zewn. / średnica wewn.), sześciu rur RS40/3,7 mm i dwóch prefabrykowanej wiązek mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm .



3. Zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji.

4. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m

5. Pod nowo budowaną drogą, należy zaprojektować kanały technologiczne przepustowe zakończone studniami kablowymi (jako odejścia od głównej trasy kanału technologicznego).

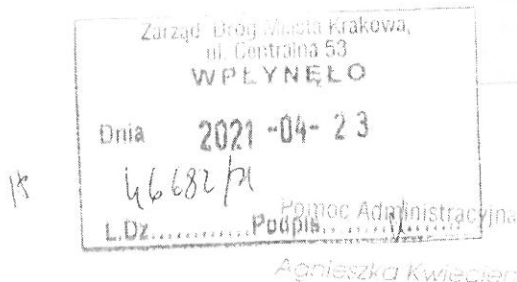
6. Kanał technologiczny, powinien spełniać warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne oraz wytyczne dla projektantów umieszczone na stronie zdmk.krakow.pl.

7. Minister właściwy do spraw informatyzacji, na wniosek zarządcy drogi w drodze decyzji, zwalnia zarządcę z obowiązku budowy kanału technologicznego, jeżeli w pobliżu pasa drogowego istnieje już kanał technologiczny lub linia światłowodowa, posiadające wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych lub w sytuacji, gdy lokalizowanie kanału technologicznego byłoby ekonomicznie nieracjonalne lub technicznie niemożliwe. Wniosek do ministra właściwego do spraw informatyzacji składa się najpóźniej na 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o pozwoleniu na budowę albo przed dniem zgłoszenia przebudowy dróg.

Z-ca Dyrektora ds. Dróg

Justyna Polonyńska

WEU.461.1.485.2021



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

Dotyczy: WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ODPROWADZENIA WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA OPRACOWANIA DOKUMENTACJI PROJEKTOWANEJ NA ROZBUDOWĘ I PRZEBUDOWĘ ULICY ŁAGIEWNICKIEJ W ZAKRESIE ODCINKA OD UL. BONARKA DO KOŃCA ULICY ŁAGIEWNICKIEJ – REJON SIEDZIBY TAURON SA.

W odpowiedzi na wniosek w sprawie jw., przesłany drogą mailową (data wpływu do KEGW - 14. 4. 2021), Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w obszarze rozpatrywanego terenu obowiązuje system kanalizacji ogólnospławnej, w związku tym w przypadku odprowadzania wód do ww. kanalizacji o warunki należy zwrócić się do jej Zarządcy – Wodociągi Miasta Krakowa S.A. w Krakowie, ul. Senatorska 1, 30- 106 Kraków. Teren planowanej inwestycji znajduje się w zlewni rzeki Wilga, która pozostaje w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie”.

Niezależnie od powyższego, przy projektowaniu, zwłaszcza inwestycji lokalizowanych na terenach należących do gminy, należy uwzględnić możliwość realizacji Uchwały Nr XXXVI/933/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 lutego 2020 r. w sprawie przyjęcia „Planu Adaptacji Miasta Krakowa do zmian klimatu do roku 2030” w zakresie m. in. rozbudowy i modernizacji systemu odwodnienia Miasta, zarządzania wodami opadowymi, zagwarantowania zasobów oraz rozwoju infrastruktury błękitno-zielonej. W ramach adaptacji miasta do zmian klimatu bardzo ważne jest ograniczenie odprowadzania wód opadowych bezpośrednio do kanalizacji czy rowów. Zaleca się, by przy okazji powstania nowej inwestycji zaplanować sposób zatrzymania i retencjonowania deszczówki na działce, czyli w miejscu powstawania opadu.

Odwodnienie projektowanej inwestycji można zrealizować w oparciu o istniejące tereny zielone zlokalizowane **w granicach pasa drogowego**, poprzez spływ powierzchniowy wody na przyległe tereny zielone, przez odpowiednie ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe i roztopowe należy zagospodarować, w granicach pasów drogowych tak, by nie zakłócać gospodarki wodnej sąsiednich działek w tym również ulicy (art. 234.1, Prawo Wodne – Ustawa z 20.07.2017r., Dz. U. z 2017 r. poz. 1566 z późn. zm.). Ponadto **dla prawidłowego odwodnienia projektowanej inwestycji - układu drogowego - należy w miarę możliwości zastosować rozwiązania retencji i gospodarki wodami opadowymi takie jak: rowy chłonne, niecki filtracyjne, powierzchniowe zbiorniki infiltracyjno-retencyjne, stawy hydrofitowe, lokalne obniżenia z bioretencją itp.**

Sposób odwodnienia należy ująć w projekcie branży drogowej.

Projekt kanalizacji opadowej należy wykonać zgodnie z wytycznymi umieszczonymi na stronie internetowej pod adresem: kegw.krakow.pl/wytyczne-do-projektowania/.

Jednocześnie zwraca się uwagę, iż możliwość odprowadzania wód deszczowych nie zwalnia projektanta z analizy prawa miejscowego dot. możliwości odprowadzania wody deszczowej wynikającej z innych przepisów (miejscowe plany przestrzenne, strefy zagrożenia powodziowego, strefy ujęć wody pitnej, strefy osuwisk, strefy kąpielisk).

z up. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
Piotr Zymon

Otrzymują:

① Adresat (bez zał.)

1 x aa (WEU)

IR-04.7211.126.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ROZBUDOWY UL. ŁAGIEWNICKIEJ

W odpowiedzi na wiadomość przesłaną drogą elektroniczną z adresu wkurzejowski@zdmk.krakow.pl 13 kwietnia 2021 r., przedkładałam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Ulicę należy projektować o parametrach klasy zgodnych z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Wadowicka - Tischnera” (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2010 r. nr 491 poz. 3694), tj. jako ulicę klasy lokalnej.
- Ulica winna posiadać obustronne chodniki o szerokości nie mniejszej niż 2,00 m.
- 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.
- Zasadne jest przeanalizowanie wyniesienia tarcz skrzyżowań przedmiotowej ulicy z ulicami poprzecznymi, w szczególności w przypadku przewidywanego łamanego pierwszeństwa przejazdu.
- Połączenie ul. Łagiewnickiej z ul. Bonarka powinno być wykonane jako kontynuacja drogi w łuku. Nieprzejezdny odcinek ul. Łagiewnickiej (obsługujący działkę nr 46 obr. 30 Podgórze) winien być zaprojektowany jako podporządkowany wlot skrzyżowania lub – w przypadku jego przekształcenia w drogę wewnętrzną – jako zjazd.
- 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 oraz na wyspach azylu (jeśli są projektowane)
- 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.

W zakresie projektowania stanowisk postojowych.

- Z uwagi na charakter zagospodarowania i zapotrzebowanie na ogólnodostępne miejsca postojowe należy przewidzieć wykonania miejsc dla postoju pojazdów. Preferuje się wyznaczenie stanowisk postojowych w zatoce.
- Stanowiska postojowe należy projektować w sposób zapewniający właściwą widoczność w rejonach przejść dla pieszych, zjazdów i skrzyżowań. Konieczne jest ich odsunięcie od ww. miejsc o nie mniej niż 10 m.
- Przy projektowaniu zatok o prostopadłym lub ukośnym sposobie parkowania, konieczne jest zastosowanie rozwiązań zapewniających niezmnieszenie użytkowej szerokości chodnika przez zwis zaparkowanego pojazdu. W tym celu należy (w podanej kolejności, od najbardziej do najmniej rekomendowanego):
 - oddzielić zatokę postojową od chodnika zieleńcem; lub
 - zastosować ograniczniki parkowania umieszczone w odległości 0,50 m od krawędzi zatoki (w postaci rozwiązania trwałego lub urządzeń brd); lub
 - zwiększyć szerokość chodnika o 0,50 m.
- Należy przewidzieć wyznaczenie stanowisk postojowych dla osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z art. 12a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (Dz. U. z 2020 r. poz. 470 z późn. zm.).

Zwracam uwagę, iż Wydział Gospodarki Komunalnej UMK (GK UMK) proceduje obecnie koncepcję budowy wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94. Jeden z dotychczas przedkładanych przez projektanta wariantów zakładał budowę połączenia ul. Fredry z ul. Łągiewnicką. Konieczna jest koordynacja obu zamierzeń. Należy mieć na względzie, iż budowa połączenia tych ulic spowoduje istotną zmianę w charakterze ruchu, co może powodować konieczność projektowania infrastruktury o innych parametrach.

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 Wojciech Kurzejowski – ZDMK IP – <wkurzejowski@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





RU.461.6.132.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy oświetlenia dla zadania: *Uzyskanie decyzji ZRID dla ul. Łagiewnickiej.*


Zarząd Dróg Miasta Krakowa w nawiązaniu do złożonego pisma wraz z załączonymi materiałami po przeprowadzonej analizie podaje następujące warunki budowy oświetlenia w lokalizacji zgodnie z wnioskiem:

1. W rozpatrywanym rejonie istnieje oświetlenie GMK zasilane z PZ3038. 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. Informujemy, że istniejące oświetlenie zostało zmodernizowane w ramach projektu SOWA i jest w dobrym stanie technicznym. W ramach inwestycji zaleca się projektować budowę/przebudowę układu drogowego bezkolizyjnie w stosunku do istniejącego oświetlenia.
4. W przypadku ewentualnej konieczności przebudowy opracować projekt w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Zastosować istniejące oprawy. W przypadku uszkodzenia wymienić na identyczne z uwzględnieniem ewentualnych zmian technologicznych
 - b) Stosować istniejące słupy na nowych fundamentach
 - c) Dla pręseł wydłużanych zastosować nowy kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości układy w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR) – nie dopuszcza się stosowania muf kablowych
 - d) Projektować oświetlenie przejść dla pieszych z zastosowaniem opraw dedykowanych zgodnie z wymaganiami ZDMK oraz wytycznymi ministerialnymi.
5. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) na podstawie uzgodnionego projektu branży drogowej.
6. Rozstaw słupów projektować z zachowaniem wymaganych 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. 2016 poz. 124) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawężać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.
7. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).

8. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie.
9. 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.
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. Schemat PZ3038

Z-ca Kierownika
Działu Uzgodnień

Irena Lisak

Otrzymują:

1 x Adresat +załączniki

1 x aa RU (IP, ID: 2258954).

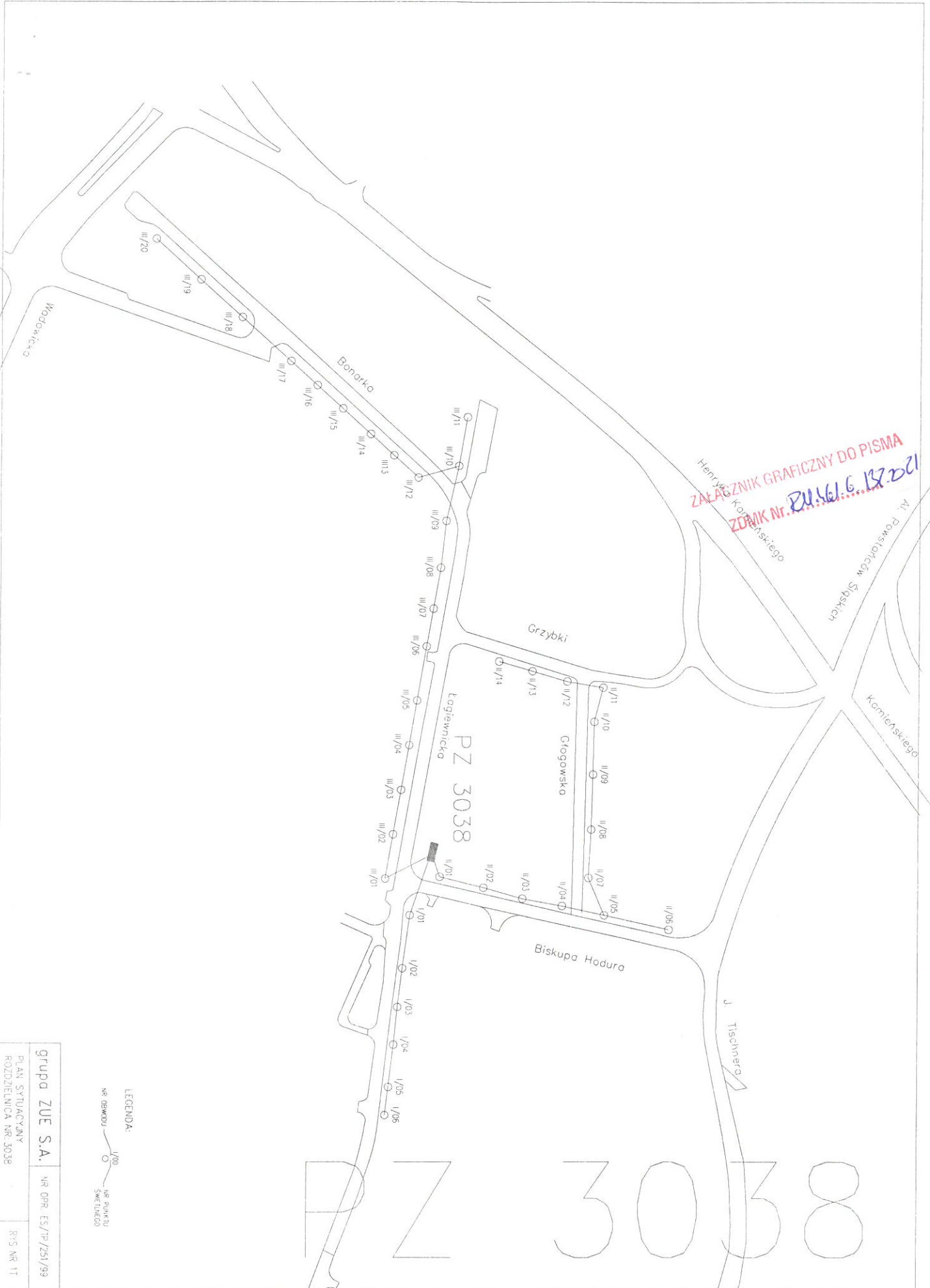
PZ 3038

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
 DWA Nr. 2046.6.132.2021



MOC ZAINSTALOWANA P=2,040 kW
 U=400/230V ~ 50Hz
 UKŁAD SIŁCI TN-C
 SYSTEM CIĄGOWY - SAMOCEJNE SZYBIE WYŁĄCZENIE

grupa ZUE S.A.	NR OPR: ES/TP/251/99
PLAN SYTUACYJNY ROZDZIELNICA NR: 3038	RYS NR 21



ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDANK Nr. 24461.6.18.201

LEGENDA:
 NR BAWKOU
 NR PUNKTU
 SMIETLAKO

grupa ZUE S.A.
 PLAN SYTUACYJNY
 ROZDZIELNICA NR. 3038
 NR OPR. ES/IP/251/99
 RYS NR 11