



Kraków, 25 lutego 2021 r.

ZZS.40.17.12.21.KG

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
sekretariat@zdmk.krakow.pl

Dotyczy: E-MAILA Z DNIA 22.02.2021 W SPRAWIE WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN. „PRZEBUDOWA UL. ŁUCZANOWICKIEJ – OPRACOWANIE KONCEPCJI – W RAMACH ZADANIA : PROGRAM MODERNIZACJI DRÓG”.

W odpowiedzi na pismo jw. Zarząd Zieloni Miejskiej w Krakowie wskazuje, że w ramach planowanej przebudowy ul. Łuczanowickiej należy uwzględnić poniższe warunki.

1. Należy przyjąć rozwiązania projektowe, które nie wymuszają ingerencji w istniejącą zielen, umożliwiające ochronę wszystkich drzew/krzewów rosnących na terenie planowanej inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie (z uwzględnieniem rozmiarów koron i systemów korzeniowych).
2. Proces planowania i realizacji inwestycji winien być zgodny z Uchwałą Nr XXXIV/886/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 stycznia 2020 r. w sprawie ochrony drzew na terenie Gminy Miejskiej Kraków; w przypadku nieuniknionej ingerencji w istniejącą zielen należy w szczególności uwzględnić następujące działania:
 - celem zachowania w dobrej kondycji jak największej liczby drzew rosnących na terenie planowanej inwestycji, przed przystąpieniem do opracowania rozwiązań projektowych w ramach dokumentacji projektowej należy wykonać operat dendrologiczny ze wskazaniem szczególnie wartościowych okazów lub obszarów zieleni i zaleceniami dotyczącymi uniknięcia kolizji z planowaną inwestycją;
 - w ramach opracowania dokumentacji projektowej przedstawić, w przypadku kolizji inwestycji ze szczególnie wartościowymi okazami, wariantowe rozwiązania projektowe, w tym minimalizujące kolizje z drzewami wykazanymi w operacie;
 - należy preferować rozwiązania przestrzenne i technologiczne zapewniające drzewom optymalne warunki siedliskowe oraz gwarantujące drzewom żywotność, zawarte w projekcie ochrony drzew;
 - jeżeli pomimo podjęcia działań jw. nie ma możliwości zachowania drzew, należy wyrównać stratę poprzez dokonanie nasadzeń zastępczych w stosunku do tych drzew, w tym dla których decyzja administracyjna nie ustaliła obowiązku wykonania nasadzeń zastępczych, również gdy decyzja na ich wycinkę nie była wymagana. Obowiązek wyrównania straty nie dotyczy drzew, dla których pomimo wykonania wyprzedzająco projektu nasadzeń zastępczych, naliczono opłatę w oparciu o przepisy ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
 - nasadzenia zastępcze polegające na bilansowaniu usuwanych drzew nowymi nasadzeniami, w pierwszej kolejności należy uwzględnić na obszarze tej samej działki geodezyjnej. W przypadku

braku możliwości przeprowadzenia nasadzeń zastępczych na obszarze tej samej działki geodezyjnej, dopuszcza się nasadzenie drzew na innych terenach.

3. Lokalizację nasadzeń kompensacyjnych za drzewa i krzewy usuwane w ramach inwestycji jw. należy uzgodnić z ZZM.

4. Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej projekt należy przedłożyć do uzgodnienia w tut. Jednostce.

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez:

Łukasz Pawlik

Z-ca Dyrektora

Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:

4965.13945.15818

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

IR-04.7211.76.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: „PRZEBUDOWA ULICY
ŁUCZANOWICKIEJ – OPRACOWANIE KONCEPCJI – W RAMACH ZADANIA:
PROGRAM MODERNIZACJI DRÓG”

W odpowiedzi wiadomość przesłaną drogą elektroniczną z adresu ssstys@zdmk.krakow.pl z dnia 22 lutego 2021 r. przedkładaam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Ulicę należy projektować o parametrach klasy zgodnych z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (mpzp) obszaru „Grębałów - Lubocza” tj. jako ulicę klasy lokalnej.
- Szerokość jezdni winna być dostosowana do prowadzenia ruchu komunikacji zbiorowej. W związku z powyższym zaleca się wykonanie jezdni szerokości 6,0 m.
- Ulica winna posiadać obustronne chodniki o szerokości nie mniejszej niż 2,00 m. Dopuszcza się wyjątkowo, w przypadku mniej zwartej zabudowy i ograniczeń terenowych (np. w przypadku fragmentu złożeń działki nr 436/28 oraz 436/25, obręb NH-12, j. ew. Nowa Huta) wyznaczenia odcinkowo jednostronnego ciągu pieszego wraz z zapewnieniem prawidłowego powiązania między projektowanymi ciągami.
- Wyznaczane przejścia dla pieszych winny być lokalizowane w miejscach zapewniających wzajemną widoczność pieszy – pojazd oraz wyposażone w wyspy azylu.
- W miejscu wyznaczanych przystanków komunikacji zbiorowej, w zależności od wytycznych Zarządu Transportu Publicznego, należy zapewnić poszerzenie, chodnika w celu wyznaczenia peronu przystankowego, ewentualnie rozważyć wykonanie zatok autobusowych.
- W celu zastosowania kompleksowych rozwiązań, zakresem zadania sugeruje się objąć również skrzyżowanie Lubocka – Łuczanowicka z uwzględnieniem poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, w tym dojść do przystanków KMK.
- Układ drogowy należy kształtować się zgodnie z obowiązującym mpzp.
- Geometria skrzyżowań (układ pasów, typ skrzyżowania) na odcinku objętym zakresem należy projektować w oparciu o natężenia ruchu. Konieczne jest przeanalizowanie struktury kierunkowej, w celu przyjęcia prawidłowego typu skrzyżowania.
- Podłączenia dróg wewnętrznych oraz zjazdy publiczne sugeruje się wykonać jako wyniesione.

- Należy przeanalizować możliwość wprowadzenia środków uspokojenia ruchu w przedmiotowym obszarze.
- 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.
- Koniecznym jest zapewnienie spójnych rozwiązań projektowych na połączeniu projektowanego odcinka ulicy Łuczanowickiej z istniejącą infrastrukturą. W związku z powyższym zakres przedmiotowego zadania winien być wyznaczony w taki sposób, aby umożliwić prawidłowe dowiązanie do stanu istniejącego, uwzględniając konieczność zapewnienia ciągłości nawierzchni i niwelety chodnika, jak również czytelności zastosowanych rozwiązań.

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).
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych, jak również koniecznym jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych (o ile zajdzie potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych na danym odcinku wskazanym do przebudowy/rozbudowy), tak aby była zapewniona wzajemna widoczność pieszy – pojazd szczególnie w okresie zmniejszonej widoczności, po zmroku.

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

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





Kraków, dnia 18 MAR. 2021

TT.421.53.2021

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

Dotyczy: warunków technicznych dla inwestycji pn.: „Przebudowa ul. Łuczanowickiej – opracowanie koncepcji - w ramach zadania: Program modernizacji dróg”

W odpowiedzi na korespondencję przesłaną drogą elektroniczną dnia 22.02.2021 r. w sprawie wydania warunków technicznych dla inwestycji pn.: „Przebudowa ul. Łuczanowickiej – opracowanie koncepcji - w ramach zadania: Program modernizacji dróg” Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie przekazuje następujące uwagi:

- w zakresie funkcjonowania Komunikacji Miejskiej w Krakowie:
 - na przedmiotowym odcinku ul. Łuczanowickiej należy zapewnić szerokość jezdni min. 6 m bez wliczania ścieków przykrawężnikowych;
 - w miejscu obecnej lokalizacji przystanków autobusowych należy wykonać perony przystankowe o długości 20 m oraz szerokości min. 2 m z krawężnikami typu kassel-kerb oraz pasami medialnymi dla osób z dysfunkcją wzroku na całej długości peronu;
 - na peronach przystankowych zaprojektować i zamontować w ramach inwestycji wiaty przystankowe o konstrukcji aluminiowej z podłączeniem do prądu;
 - typ i wielkość wiat należy uzgodnić z ZTP na etapie wykonywania projektu.
- w zakresie zapewnienia funkcjonalności i bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu należy:
 - uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchów Mieście Krakowie powołanego Zarządzeniem Nr 2376/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20 września 2019 r. z późn. zmianą Zarządzeniem Nr 3266/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 2 grudnia 2019 r.;
 - projektować elementy infrastruktury rowerowej, które powinny posiadać parametry zgodne ze „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej miasta Krakowa” przyjętymi do stosowania Zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r.;

- projektować układ drogowy z ruchem rowerowym w ruchu ogólnym i zastosowaniem fizycznych elementów uspokojenia ruchu które powinny posiadać parametry zgodne ze „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej miasta Krakowa” przyjętymi do stosowania Zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r.;
- zaprojektować pomiędzy ul. K. Darwina a ul. Łuczanowicką drogę dla pieszych i rowerów dla dwukierunkowego ruchu rowerowego o szerokości użytkowej 2,5 m i pieszego o szerokości użytkowej 2 m (po dz. m.in. 109/2 obr. NH-13, 431 obr. NH-12 j.ew. Nowa Huta); ruch rowerowy należy połączyć do ruchu ogólnego w formie zjazdów z infrastruktury rowerowej w ul. Łuczanowicką i K. Darwina (wschód – zachód); infrastrukturę pieszą należy skomunikować z projektowanym chodnikiem wzdłuż ul. Łuczanowickiej a od strony K. Darwina do istniejącego rozwiązania drogowego;
- projektować obustronne chodniki o minimalnej szerokości użytkowej 2 m z zastosowaniem pasa zieleni izolacyjnej od strony jezdni;
- zapewnić ciągłość nawierzchni i niwelety chodników przez zjazdy;
- zaprojektować skomunikowanie istniejącej infrastruktury pieszej z projektowaną aby zapewnić funkcjonalność użytkowania i bezpieczeństwo dla niechronionych uczestników ruchu ze szczególnym uwzględnieniem skrzyżowań i zjazdów;
- ze względu na prowadzenie ruchu rowerowego w ruchu ogólnym zwrócić uwagę aby zapewnić dogodne warunki widoczności pomiędzy ruchem pojazdów samochodowych, rowerzystów i pieszych;

Z up. S. 1000



Organizacji ruchu

Otrzymują:

1 x adresat

1 x a/a TT

Sprawę prowadzi:

Paweł Pogoń - Dział Organizacji Transportu - nr tel.: 12 616 8662

Tomasz Friediger - Dział Mobilności Aktywnej - nr tel.: 512 048 107

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



Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla inwestycji: „Przebudowa ul. Łuczanowickiej – opracowanie koncepcji w ramach zadania: Program modernizacji dróg”.

1. Ul. Łuczanowicka jest drogą publiczną kategorii powiatowej.
2. W obszarze objętym opinią obowiązują ustalenia Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Grębałów - Lubocza”.
3. Zgodnie z ww. MPZP ul. Łuczanowicka zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających teren KDL2. Docelowy układ drogowy winien być zgodny z ustaleniami obowiązującego MPZP.
4. Przedmiotowe zadanie należy rozpatrywać w kontekście / koordynacji z innymi inwestycjami drogowymi realizowanymi na podstawie umów zawartych z inwestorami inwestycji niedrogowych. Informacje z zakresu inwestycji drogowych realizowanych na podstawie umów z inwestorami inwestycji niedrogowych można pozyskać w ZDMK – tryb dostępu do informacji będących informacjami publicznymi.
5. Przedmiotowe zadanie należy skoordynować z zadaniem prowadzonym przez ZDMK: „Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy chodnika przy ul. Łuczanowickiej w Krakowie w ramach zadania Budżetu Obywatelskiego Dzielnic - edycja VII pn. "Budowa chodnika przy ul. Łuczanowickiej o dł. ok. 180m" (od ul. Lubockiej do rejonu ul. Marglowej)).

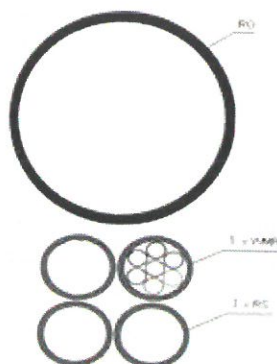
Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

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 pochyłeń 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 dróg publicznych (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 L (lokalna), zgodnie z ww. rozporządzeniem.
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
6. Przewidzieć przebudowę skrzyżowań z innymi drogami.
7. Należy przewidzieć chodnik, 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. Należy przyjąć:
 - kategorie ruchu min. KR4,
 - przewidzieć co najmniej jednostronny chodnik (wykonany z kostki bezfazowej koloru szarego, na zjazdach koloru czerwonego, przy przejściu dla pieszych kostka bąbelkowa),
 - nawierzchnia ulicy wykonana z betonu asfaltowego (AC),
 - krawężnik betonowy 20/30,
 - infrastruktura powinna być zaprojektowana zgodnie z uchwałą nr XCI/2394/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22.12.2017r.
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) należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego w szczególności w rejonie skrzyżowań, zjazdów do posesji z uporządkowaniem ich geometrii (indywidualnych, publicznych) itp.
14. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. 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 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 .



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.
8. Szczegółowe warunki techniczne, zostaną przekazane na etapie projektowania.

Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Janina Pokrywka

**KEGW**

WEU.461.1.369.2021

IPRO 6 2021

S. Szybo
0 8/2021

Zarząd Drog Miasta Krakowa,
ul. Centralna 53
WPLYNĘŁO
Dnia **2021-04-01**
38892/21
L.Dz. Podpis

Kraków, 29 marca 2021r.

Podpis

Zarząd Drog Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH W ZAKRESIE ODWODNIENIA DLA PRZEBUDOWY UL. ŁUCZANOWICKIEJ NA ODCINKU OD UL. LUBOCKIEJ DO DZ. NR 111 OBR. 13 NOWA HUTA W KRAKOWIE.

W odpowiedzi na pismo w sprawie warunków technicznych na odprowadzenie wód opadowych, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej działki nie ma miejskiej sieci kanalizacji opadowej. Odprowadzenie wód można wykonać w oparciu o rów zlokalizowany przy ul. Grzegorza z Sanoka i ul. Lubockiej. Dla zapewnienia prawidłowego odwodnienia należy wybudować kanalizację w systemie grawitacyjnym z wylotami do ww. rowów.

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. wykonać typowy wylot,
11. koryto rowu umocnić na długości min. 3 przed i za wylotem gdy takiego brak,
12. wyznaczyć charakterystyczne przepływy wód w rowie,
13. wykonać udroźnienie rowu poniżej projektowanego wylotu dla zapewnienia swobodnego przepływu wód w odborniku,
14. do projektu, który należy uzgodnić w KEGW, dołączyć wersję elektroniczną zapisaną w formacie pdf i dwg.,

15. 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.
16. uzgodnić projekt w KEGW, który będzie stanowić niezbędny element do uzyskania decyzji pozwolenia wodnoprawnego.

Otrzymują:

①x Adresat (bez załączników)

1 x aa (WEU)

Adam Cebula
Z-ca Dyrektora
ds. Gospodarki Wodnej