



IP.452.36.5.2020

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych/wytycznych dla planowanego zadania „Rondo na zbiegu ulic poznańskiej i Łokietka – opracowanie wielowariantowej, wielobranżowej koncepcji”

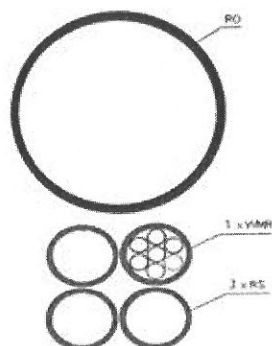
Zarząd Dróg Miasta Krakowa podaje następujące warunki techniczne/wytyczne dla przedmiotowego zadania:

1. Projekt koncepcyjny dla przedmiotowej inwestycji powinien być opracowany w oparciu o uzyskane uwagi i wskazania zawarte w opiniach WMIR, ZTP, ZZM, KEGW oraz wytyczne ZDMK dla projektowania infrastruktury w ramach zadań GMK. Informujemy, że 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 koncepcyjnej (z wyłączeniem Wytycznych dot. odwodnienia – obecnie w zakresie kompetencji jednostki KEGW);
2. Geometria układu drogowego, w tym skrzyżowania, winna być opracowana przy uwzględnieniu docelowego obciążenia ruchem. W rozwiązaniach projektowych należy uwzględnić:
 - powiązanie z realizowanymi i planowanymi/projektowanymi w analizowanym obszarze inwestycjami GMK. Uwzględnić również inwestycje PKP PLK S.A;
 - ustalenia opracowań planistycznych m. Krakowa; w rejonie objętym opracowaniem koncepcyjnym obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru **Łobzów – rejon ulic Łokietka i Wrocławskiej**, zatwierdzonego uchwałą nr XCIV/2465/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 lutego 2018 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego z dnia 21 lutego 2018 r., poz. 1324). Obszar analizowany w ramach Koncepcji znajduje się w granicach terenów przeznaczonych pod tereny dróg publicznych (KDD.10, KDL.2, KDW.3, KDD.4), zabudowę mieszkaniową jednorodzinną istniejącą (MNi.3) oraz pod tereny przewidziane dla obiektów i urządzeń budowlanych infrastruktury kolejowej (KK.1). Docelowe zagospodarowanie terenu powinno być zgodne z ustaleniami ww. MPZP;
3. Rondo należy zaprojektować tak, by zapewniona została przejezdność dla autobusów KMK w relacjach pomiędzy ulicami Łokietka i Składową, przy tym wyznaczyć w rejonie ronda przystanki autobusowe z zatokami (w obu kierunkach) celem zapewnienia obsługi komunikacyjnej okolicy;
4. Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego/rowerowego, z uwzględnieniem dogodnych dojazdów do ew. peronów autobusowych. W sąsiedztwie przejść/przejazdów rowerowych zapewnić azyle dla pieszych i rowerzystów o normatywnych parametrach (z uwzględnieniem m. in. skrajni drogowych). Szerokość ciągów pieszych dostosować do natężeń ruchu pieszych. W obszarach przecinania się ruchu pieszego i rowerowego zapewnić normatywne szerokości chodników, dostosowane do potrzeb obsługi pieszych. Rozwiązania w zakresie ruchu pieszych winny być ponadto dostosowane do potrzeb ruchu osób niepełnosprawnych. Projekt winien uzyskać opinię Zespołu Konsultacyjnego do spraw Dostępności Infrastruktury do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych

- (działającego przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa);
5. Zakresem opracowania należy objąć obszar zapewniający prawidłowe dowiązanie do stanu istniejącego, przy uwzględnieniu normatywnych parametrów technicznych elementów układu drogowego i prawidłowych warunków odwodnienia drogi i terenu przyległego. Rozwiązania przyjąć przy uwzględnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zwracamy uwagę na to, że skrzyżowania ul. Łokietka z innymi drogami istniejącymi i planowanymi zlokalizowane są w bliskim sąsiedztwie (np. skrzyżowanie ulicy Łokietka/Składowej). W takich przypadkach wskazane jest objęcie zakresem dokumentacji odcinka ul. Łokietka pomiędzy skrzyżowaniami (uwzględniając prawidłowe rozwiązania w całym obszarze oddziaływania skrzyżowań);
 6. W projekcie koncepcyjnym wskazane jest uwzględnienie ew. korekt istniejącego układu drogowego (w tym jego przebudowa/rozbudowa) w niezbędnym zakresie, dla zapewnienia prawidłowego dowiązania do stanu istniejącego i normatywnych parametrów docelowego układu drogowego; w Koncepcji należy przeanalizować możliwość poszerzenia chodnika w ciągu ul. Łokietka, na odcinku od ul. Składowej do wiaduktu kolejowego;
 7. Dla proj. elementów układu drogowego (w tym jezdni ulic; ciągów pieszych; infrastruktury rowerowej; obiektów inżynierskich) należy zapewnić normatywne parametry techniczne (m. in. pochylenia podłużne, poprzeczne, skrajnie ruchu pieszego i rowerowego, warunki widoczności, przejezdności) zgodnie z wymogami Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124 z późn. zmianami), Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000r. nr 63 poz. 735 z późn. zmianami) oraz obowiązujących Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa. Opinia w zakresie przejazdów rowerowych (w szczególności w obszarach skrzyżowań) powinna być wydana przez MIR oraz ZTP;
 8. Rozwiązania techniczne należy projektować z zapewnieniem warunków BRD, w tym warunków widoczności (między innymi w sąsiedztwie obiektów inżynierskich, ew. ekranów akustycznych), przejezdności oraz doświetleniem przejść/przejazdów rowerowych. W zakresie ew. wprowadzenia elementów uspokojenia ruchu w obszarze objętym opracowaniem, wskazane jest uzyskanie opinii MIR, ZTP;
 9. W rejonach ew. peronów KMK ścieżki rowerowe i ciągi pieszce powinny być projektowane poza obszarem peronów, za wiatami autobusowymi;
 10. Dla chodników należy stosować nawierzchnie bezfazowe. Rozwiązania techniczne winny być projektowane z zapewnieniem dogodnych warunków ruchu osób niepełnosprawnych, z zastosowaniem m. in.: obniżenia krawężników na przejściach dla pieszych do 2 cm; na peronach przystankowych, przejściach dla pieszych, w rejonach ew. schodów/pochylni – pasów medialnych (z rowkowymi pasami naprowadzającymi w niezbędnym zakresie); na peronach KMK – krawężników typu Cassel Kerb. Konstrukcja nawierzchni ścieżek i przejazdów rowerowych winna być projektowana zgodnie ze Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej.
 11. 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:
 - dla ronda:
 - krawężniki granitowe 20/30 cm na ławie betonowej z oporem;
 - konstrukcję jezdni jak dla kategorii ruchu KR3;
 - dla chodników:
 - krawężniki granitowe 20/30cm na ławie betonowej z oporem;
 - podbudowę z tłucznia kamiennego gr. 30 cm (20 cm: 0 – 63 mm, 10 cm: 0 – 31,5 mm);
 - obrzeże betonowe 8/30 cm na ławie betonowej;

- nawierzchnię chodnika z kostki betonowej, bezfazowej, typu holland, gr. 8 cm, kolor szary, układana w jodełkę;
 - nawierzchnię zjazdów i zatok postojowych z kostki betonowej bezfazowej, gr. 8cm, typu behaton, kolor grafit.
12. W projekcie koncepcyjnym należy uwzględnić realizowane/planowane inwestycje GMK w obszarze inwestycji oraz inwestycje PKP (uzyskać opinie PKP). Przed przystąpieniem do sporządzania projektu koncepcyjnego 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 projektu koncepcyjnego; w szczególności uwzględnić należy następujące umowy zawarte w trybie art. 16 Ustawy o drogach publicznych:
- Umowa Nr 1430/ZIKiT/2016 (przebudowa ulic Wrocławska/Racławicka) – umowa w trakcie realizacji (teren przekazano Inwestorowi);
 - Umowa Nr 178/ZIKiT/2015 (przebudowa ulic Łokietka i Składowej oraz rozbudowa ul. Oboźnej) – inwestycja w fazie prac projektowych;
13. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów (uwzględnić istn. zagospodarowanie i planowane inwestycje, w tym posiadające pozwolenia na budowę, decyzje na lokalizację/przebudowę zjazdu) oraz prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia;
14. Zakresem inwestycji należy objąć obszar uwzględniający w/w uwarunkowania, prawidłowe dowiązanie do stanu istniejącego, przy uwzględnieniu normatywnych, zgodnych z Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124 z późn. zmianami) parametrów technicznych elementów układu drogowego;
15. Odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych w/w Rozporządzenia wymagają uzyskania zgody właściwego w sprawie Ministra;
16. Należy zastosować rozwiązania zapewniające minimalizację oddziaływania uciążliwości komunikacyjnych na przyległe tereny. W przypadku konieczności zaprojektowania ekranów akustycznych należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności i oświetlenie docelowych elementów drogi w ich sąsiedztwie (np. chodników, dróg dla rowerów lokalizowanych za ekranami);
17. W przypadku ingerencji w obszary objęte gwarancją wymagane jest przejęcie gwarancji na elementy pasa drogowego w niezbędnym zakresie, w porozumieniu/ustaleniach z Wykonawcami robót w tych obszarach oraz Inwestorami (przy uwzględnieniu konieczności zachowania trwałości projektów wynikających z warunków programów dofinansowania inwestycji, np. dofinansowania unijnego);
18. Ponadto należy uwzględnić rozwiązanie kolizji branżowych (na podstawie warunków uzyskanych od właścicieli/użytkowników infrastruktury) oraz kolizji z zielenią. Należy zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową, przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych oraz skrajni dla ruchu rowerowego. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0.5 m. Ponadto należy zapewnić bezpieczną odległość od drzew i krzewów (dla ochrony przed ewentualnymi uszkodzeniami);
19. 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. Należy zatem zaprojektować odcinki kanalizacji teletechnicznej, pełniące rolę kanału technologicznego. W dokumentacji należy uwzględnić wymagania Rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz.U. z 2015 r., poz. 680). Przy tym:

- zaprojektowana kanalizacja powinna posiadać profil złożony z modułu jednej rury RO 110/95 (średnica zewn./średnica wewn.), trzech rur RS40/3,7 mm i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm (patrz rysunek ideowy poniżej);



- dla skrzyżowań mających postać ronda należy zaprojektować odcinki kanalizacji do wyspy na rondzie, na potrzeby monitoringu drogowego. Odcinek powinien składać się z dwóch rur o średnicy 40 mm i być zakończony studnią SK-2;
 - wszelkich łączeń należy dokonywać w studniach kablowych;
 - trasa zaprojektowanej kanalizacji powinna być w formie zamkniętego ringu wokół ronda;
 - kanalizacja powinna być zakończona studnią kablową, umieszczoną tuż przy granicy kończącej opracowanie (na każdym wylocie z ronda);
 - zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji;
 - maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100 m;
20. W ramach przedmiotowej inwestycji należy zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie terenu objętego zakresem opracowania;
21. Istniejący budynek nr 32 na działce nr 54 obr. 45 Krowodrza objęty jest ochroną zabytków. Realizacja prac w jego obszarze wymaga opinii Konserwatora Zabytków;

Ponadto uwzględnić:

1. Warunki techniczne budowy oświetlenia wydane przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa pismem znak RU.461.6.95.2021 z dnia 22.03.2021 r. (w załączeniu);
2. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie pismem znak TT.421.18.2021 z dnia 18.02.2021 r. (w załączeniu);
3. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Jednostkę Klimat-Energia-Gospodarka Wodna pismem znak WEU.461.1.104.2020 z dnia 15.02.2021 r. (w załączeniu);
4. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK pismem znak IR-04.7211.44.2021 z dnia 01.03.2021 r. (w załączeniu).

Uwagi dodatkowe:

1. W przypadku braku możliwości zapewnienia prawidłowych warunków ruchu (zwłaszcza w odniesieniu do warunków widoczności i przejezdności dla pojazdu miarodajnego) w rozważanym obszarze dla ronda, należy przeanalizować możliwość zastosowania innego typu skrzyżowania niż skrzyżowanie o ruchu okrężnym, jako jeden (lub więcej) z wariantów koncepcyjnych;
2. Projekt koncepcyjny, wraz propozycją wariantu wynikowego oraz wszelkimi wymaganymi i uzyskanymi do niego opiniami/stanowiskami instytucji, jednostek, organów czy organizacji (opinia audytu rowerowego, WMIR UMK, ZTP, ZZM, KEGW, KZ itp.) winien być przedłożony do zaopiniowania w ZDMK;

3. Do materiałów dołączono (zał. 2 do zakresu rzeczowego) mapę poglądową z naniesionym orientacyjnym zakresem inwestycji (Uwaga: dopuszcza się poszerzenie zakresu w razie potrzeby – patrz pismo WMIR UMK znak IR-04.7211.44.2021 tiret 2).

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x aa IP

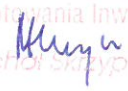
Zarząd Dróg Miasta Krakowa
tel. +48 12 616 70 00 (centrala) +48 12 616 75 55 (Centrum Sterowania Ruchem)
fax: +48 12 616 7417, sekretariat@zdmk.krakow.pl
31-586 Kraków ul. Centralna 53
ePUAP: /ZIKiT/SkrytkaESP
www.zdmk.krakow.pl

Iwona Janowska

Koordynator Sekcji Drogowo

Specjalista

Nikodem Duda

Kierownik Działu
Przygotowania Inwestycji

Michał Sztybel



RU.461.6.95.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy oświetlenia dla inwestycji pn.: „Rondo na zbiegu ulic Poznańskiej i Łokietka”.

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 PZ4068. 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. W ramach inwestycji projektować budowę oświetlenia linią kablową doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Projektować oprawy LED wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
 - b) Projektować oświetlenie przejść dla pieszych z wykorzystaniem dedykowanych opraw o rozsyłe asymetrycznym – zgodnie z wymaganiami ZDMK.
 - c) Słupy stalowe ocynkowane lub aluminiowe anodowane z wymaganiami ZDMK
 - d) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości układny w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
 - e) Zasilanie wykonać z najbliższego słupa istniejącej sieci oświetlenia.
 - f) Sterowniki lokalne zorientować na platformie cyfrowej ZDMK.
 - g) W przypadku kolizji z istniejącym oświetleniem przebudować kolidujące słupy poza obszar kolizji z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury. Dla przęseł wydłużanych projektować nowy kabel -nie dopuszcza się stosowania muf kablowych.
 - h) Informujemy jednocześnie, że oświetlenie ul. Łokietka zostało zmodernizowane w ramach Programu Priorytetowego Inteligentne Systemy Energetyczne (ISE). pn. „Pilotażowa modernizacja oświetlenia ulicznego Miasta Krakowa wraz z rozbudową warstwy telemetrycznej, stworzeniem sytemu sterowania oraz budowa instalacji PV”. Podstawowym założeniem realizacji projektu ISE jest bowiem osiągnięcie efektu ekologicznego, tj. :
 - ograniczenie lub uniknięcie emisji dwutlenku węgla o 1234 Mg CO₂/rok.
 - zmniejszenie zapotrzebowania na energię elektryczną o 1377,94 MWh/rok.

Powyższe rezultaty projektu Gmina zobowiązana jest utrzymać w okresie 5 letniej trwałości projektu, tj. do dnia 01.11.2022r. Na wykonane prace w ramach w/w kontraktu firma FB Serwis udzieliła 84 miesięcznej gwarancji tj. do 01.12.2022 r. i w przypadku jakichkolwiek prac elektrycznych na oprawach objętych gwarancją przez osoby/jednostki trzecie gwarancja udzielona przez wykonawcę wygasa. W związku z powyższym ewentualne przejęcie gwarancji dotyczyć będzie musiało całego obwodu PZ, w którym modernizacja będzie prowadzona, gdyż wykonane prace mogą wpłynąć zarówno na problemy w funkcjonowaniu opraw, uszkodzeniu oprawy (lub

- jej komponentów), zasilania oprawy oraz niedostateczne oświetlenie ulicy (brak spełnienia norm).
Zaleca się jednak koordynację prac na etapie zarówno projektu jak i realizacji z obecnym Gwarantem, tak aby możliwe było podtrzymanie gwarancji udzielonej przez firmę FB Serwis.
4. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) na podstawie uzgodnionego projektu branży drogowej.
 5. 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.
 6. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
 7. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymującą oświetlenie w Krakowie.
 8. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
 9. Na etapie wydawania 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. Schemat PZ4068

Otrzymują:

1 x Adresat + załącznik

1 x aa RU (IP, ID: 2233226).



Kraków, dnia 18 LUT. 2021

TT.421.18.2021

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

Dotyczy: wydania warunków technicznych do zadania pn. „Rondo na zbiegu ulic Poznańskiej i Łokietka”

W odpowiedzi na korespondencję elektroniczną z dnia 25.01.2021 r. w sprawie wydania warunków technicznych do zadania pn. „Rondo na zbiegu ulic Poznańskiej i Łokietka Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie przekazuje następujące wytyczne:

- w zakresie funkcjonowania Komunikacji Miejskiej w Krakowie:
 - w związku z rozważaniem prowadzenia w przyszłości ruchu KMK przedmiotowym odcinkiem ulicy Łokietka oraz ulicą Składową, planowane rondo należy zaprojektować tak aby zapewniona była przejezdność dla autobusów KMK w relacjach pomiędzy ulicami Łokietka i Składową;
 - rondo należy projektować jako rondo z nieprzejezdną wyspą środkową o promieniu min. 32 m oraz jezdniach szerokości 6 m.
- w zakresie zapewnienia funkcjonalności i bezpieczeństwa dla niechronionych użytkowników drogi należy:
 - zaprojektować dwustronne chodniki o szerokości użytkowej minimum 2 metry;
 - zapewnić przejścia dla pieszych na wszystkich wlotach skrzyżowania;
 - w obrębie przejść przewidzieć pasy ostrzegawcze dla osób z dysfunkcją wzroku;
 - ruch rowerowy poprowadzić w ruchu ogólnym;
 - zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego opracowaniem, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężać użytkowej szerokości projektowanych ciągów;
 - zapewnić spójność rozwiązań projektowych w dowiązaniu do istniejącego zagospodarowania, oraz usunąć ewentualne kolizje z istniejącym uzbrojeniem;
 - 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.

Z up. DYREKTORA
[Podpis]
Kierownik Działu
Organizacji Transportu

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



WEU.461.1.104.2020

Zarząd Miasta Krakowa,
ul. Centralna 53
WPLYNĘŁO
Dnia **2021-02-16**
L.Dz.....Podpis.....

Kraków, 15 lutego 2021 r.

Inwestor
Gmina Miejska Kraków
Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA PLANOWANEGO ZAMIERZENIA INWESTYCYJNEGO PN. „RONDO NA ZBIEGU UL. POZNAŃSKIEJ I UL. ŁOKIETKA”.

W odpowiedzi na pismo z dnia 25.01.2021 r. (data wpływu do KEGW) w sprawie warunków technicznych na odprowadzenie wód opadowych, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji ogólnospławnej, którego zarządcą są Wodociągi Miasta Krakowa, ul. Senatorska 1, 30- 106 Kraków. W przedmiotowym terenie KEGW nie posiada sieci kanalizacji deszczowej. W utrzymaniu tutejszej Jednostki pozostają jedynie studnie wodościekowe wraz z przykanalikami.

W związku z powyższym o wydanie warunków technicznych na odwodnienie planowanej inwestycji należy zwrócić się do zarządcy kanalizacji ogólnospławnej. Przy przebudowie istniejących wpustów ulicznych należy spełnić poniższe warunki:

- studzienki wodościekowe, należy projektować z osadnikiem w dnie głębokości 0.8 m z płaskim wpustem, na zawiasie z zabezpieczeniem przed kradzieżą,
- przykanaliki, winny posiadać średnicę nie mniejszą niż 200 mm,
- na włączeniach studni wodościekowych do kanałów ogólnospławnych należy zastosować syfony.

Dodatkowo, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna zaleca zagospodarowanie wód opadowych z odwodnienia planowanej inwestycji w miejscu opadu, poprzez zastosowanie rozwiązań niebiesko-zielonej infrastruktury tj. rowy chłonne, niecki filtracyjne, lokalne obniżenia z bioretencją, powierzchnie przepuszczalne itp.

Sposób odwodnienia planowanej inwestycji winien być przedstawiony w projekcie branży drogowej uzgadnianym w ZDMK.

Otrzymują:

1 x Adresat (bez załączników)

1 x aa (WEU)

Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
tel. +48 12 61 67 588, sekretariat@kegw.krakow.pl
31-828 Kraków, os. Złotej Jesieni 14
www.kegw.krakow.pl

Adam Cebula
Z-ca Dyrektora
ds. Gospodarki Wodnej

IR-04.7211.44.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: „RONDO U ZBIEGU ULIC POZNAŃSKIEJ I ŁOKIETKA - PROJEKT” (ZAKRES ZADANIA UWZGLĘDNIŁO WYKONANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ WRAZ Z UZYSKANIEM DECYZJI ZRID/PNB)

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

- Ulice należy projektować o parametrach klasy zgodnych z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (mpzp) obszaru „Łobzów – Rejon ulic Łokietka i Wrocławskiej”, tj. ul. Łokietka jako ulicę klasy lokalnej (KDL.2), ul. Składową (KDD.4) jako ulicę klasy dojazdowej, ul. Poznańską – tak jak dotychczas – jako drogę wewnętrzną (KDW.3), należy również zapewnić prawidłowe powiązanie z drogą oznaczoną w mpzp jako KDD.10.
- Zwraca się uwagę, iż istniejący oraz planowany układ dróg publicznych może ograniczać możliwość prawidłowego wykształcenia ronda w granicach wskazanego we wniosku obszaru. W związku z tym, należy wziąć pod uwagę konieczność zwiększenia zakresu prac.
- Nadmienia się, iż przy projektowaniu skrzyżowania o ruchu okrężnym należy zachować warunki widoczności (na dojeździe do ronda, z pozycji zatrzymania na wlocie oraz widoczność pojazdów będących w ruchu na rondzie) i przejezdności dla pojazdu miarodajnego. W przypadku braku możliwości zapewnienia prawidłowych warunków ruchu w przedmiotowym obszarze sugeruje się przeanalizowanie możliwości zastosowania innego typu skrzyżowania. Dlatego sugeruje się opracowanie koncepcji wielowariantowo, w celu wyboru optymalnego rozwiązania.
- Geometrię skrzyżowania (układ pasów, typ skrzyżowania) należy projektować w oparciu o natężenia ruchu. Konieczne jest przeanalizowanie struktury kierunkowej, w celu przyjęcia prawidłowego typu skrzyżowania.
- W zakresie objętym przebudową, ulice winny posiadać obustronne chodniki o szerokościach dostosowanych do natężenia ruchu pieszego, jednak nie mniejszych niż 2,00 m.
- Infrastrukturę rowerową należy projektować zgodnie z wytycznymi Zarządu Transportu Publicznego.

- Przejścia dla pieszych (oraz ewentualne przejazdy dla rowerzystów):
 - należy wyznaczyć na wszystkich wlotach i wylotach skrzyżowań objętych zadaniem;
 - winny być wyposażone w wyspy azylu o szerokości co najmniej 2,50 m;
 - 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 wyspie azylu.
- W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
- Koniecznym jest zapewnienie spójnych rozwiązań projektowych na połączeniu projektowanego skrzyżowania 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.

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

