



IPR.452.131.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych/wytycznych dla planowanego zadania pn. „Budowa drogi gminnej klasy D łączącej ulicę Dietla z ulicą Wrzesińską”

Zarząd Dróg Miasta Krakowa, po zasięgnięciu opinii wewnętrznych oraz opinii innych jednostek, podaje następujące warunki techniczne/wytyczne dla przedmiotowego zadania „Budowa drogi gminnej klasy D łączącej ulicę Dietla z ulicą Wrzesińską”:

1. Obszar inwestycji został częściowo objęty obowiązującym mpzp obszaru „Kazimierz”, przyjętym Uchwałą Nr LXXXVIII/2145/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 listopada 2017 r., zgodnie z którym został włączony do terenu drogi wewnętrznej o symbolach KDW.1 i KDW.2;
2. Dokumentację projektową należy opracować zgodnie z warunkami Rozporządzenia 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 późn. zm.);
3. Zakres inwestycji należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego, rowerowego, drogowego tj. powiązanie z istniejącymi drogami i ciągami pieszymi/rowerowymi;
4. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić ewentualną przebudowę istniejących zjazdów i dojazdów.
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności i przejezdności;
6. W zakresie branży drogowej należy spełnić zapisy pisma RU.461.1.544.2021 z 11.06.2021 stanowiącego załącznik niniejszych warunków. Uzupełniając pkt 10 ww. pisma określa się konstrukcję nawierzchni jezdni dla ruchu KR 3, oraz zastosowanie krawężników granitowych, ściek-kostka granitowa, oraz nawierzchnia chodnika-kostka betonowa bez fazowa;
7. W zakresie budowy oświetlenia projektowanej drogi należy spełnić zapisy pisma RU.461.6.191.2021 z 23.06.2021 stanowiącego załącznik niniejszych warunków;
8. W zakresie odprowadzenia wód opadowych w związku z pismem WEU.461.1.683.2021 z 7.06.2021 (w załączeniu) o warunki należy wystąpić do spółki Wodociągi Miasta Krakowa S.A., oraz do jednostki Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.
9. Należy spełnić warunki określone w piśmie TT.421.125.2021 z 30.06.2021 stanowiącego załącznik niniejszych warunków;
10. Należy spełnić warunki określone w piśmie IR-04.7211.153.2021 z 14.06.2021 stanowiącego załącznik niniejszych warunków;
11. W zakresie oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego:
  - a) Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,25-1,5 mm, krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywinicie. Każdy powtarzalny symbol znaku lub tablicy musi być wykonany metodą sitodruku przy użyciu farb transparentnych odpowiednich dla typu i rodzaju folii odblaskowej.

- b) Wielkość tarcz znaków zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach / Dz. U. Nr 220 z 2003 r. poz. 2181 z późniejszymi zmianami/
- c) Lico znaku z folii odblaskowej typu II mikropryzmatycznej z minimalnym współczynnikiem odblaskowości dla folii białej na poziomie 250 cg/Lux/m<sup>2</sup> - wykonanej z jednego kawałka folii. Na wszystkie elementy znaku wymagana jest 10 letnia gwarancja.
- d) Tarcze znaków należy wyposażyć w poprzeczne profile montażowe służące do mocowania uchwytów uniwersalnych na dowolną średnicę słupka, lub taśm stalowych nierdzewnych. Wszystkie elementy łączeniowe i mocujące tarcze znaków do konstrukcji wsporczych lub innych konstrukcji mają być zabezpieczone przed korozją metodą ocynkowania.
- e) Każdy znak drogowy (tarcza, tabliczka i tablica) ma posiadać na tylnej powierzchni:
  - typ folii,
  - miesiąc i rok produkcji,
  - nazwę, znak handlowy i inne oznaczenia identyfikujące producenta lub dostawcę jeśli nie jest producentem,
  - numer umowy na podstawie której oznakowanie zostało wbudowane
  - znak budowlany B
- f) Słupki z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie, grubość ścianki min. 2,9 mm, powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana.
- g) Na nowej nawierzchni (przed upływem 1 miesiąca) należy wykonać docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowe (warstwą grubości od 0,3 mm do 0,8 mm), natomiast docelowo po upływie około 1 miesiąca należy wykonać oznakowanie grubowarstwowe chemoutwardzalne, o grubości od 1,8 mm do 3,0 mm.

W czasie wykonywania oznakowania poziomego zaleca się, aby temperatura nawierzchni i powietrza wynosiła co najmniej 5°C, a wilgotność względna powietrza powinna wynosić co najwyżej 85%. Oznakowanie poziome powinno być wykonane zgodnie z zaleceniami producenta.

Technologie wykonania oznakowania poziomego na ścieżce rowerowej należy uzgodnić z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie.

Jeżeli ww. Zarząd nie określi warunku to oznakowanie poziome należy wykonać w technologii REMO2000 - flex lub równoważnej.

- h) Każdy słupek przeszkodowy (konstrukcyjny) do U-5, słupek pod tablicę U-6 na projektowanych wyspach mają zostać zamocowane w fundamencie stalowym pod znaki drogowe tzw. gniazda do łatwego montażu.
- i) Nie dopuszcza się montażu słupków pod znaki oraz słupków blokujących w wydzielonym terenie zielonym, klombie który jest przeważnie zlokalizowany w ciągu pieszym.
- j) Na terenie Dzielnicy I „Stare Miasto” należy stosować słupki oraz pachołki ozdobne w kolorystyce czarnej RAAL 9005. Inne elementy oraz kolorystyka wyłącznie za pisemną zgodą ZDMK.

Wszelkie materiały budowlane powinny posiadać właściwe aprobaty techniczne lub Krajowe Oceny Techniczne na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2004 r. w sprawie aprobat technicznych oraz jednostek organizacyjnych do ich wydawania (Dz.U. nr 249, poz. 2497 ze zm.) lub Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie krajowych ocen technicznych. Na użyte materiały powinna zostać dołączona deklaracja właściwości użytkowych wraz z instrukcją montażu producenta.

- 12. 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, aktualnie obowiązujące normy oraz wytyczne dla projektantów umieszczone na stronie ZDMK.

Parametry kanału, należy dostosować do typu drogi i zabudowy:

a) KTu2:

- 2 x rura RO typu RHDPEk 125/108.
- 6 x rura RS typu RHDPE 40/3,7p
- 2 x rura WMR - wiązka prefabrykowana mikrorurek o średnicy zewnętrznej 40 mm

W miejscach skrzyżowań kanału z innym uzbrojeniem terenu, rurki RS i WMR należy zabezpieczyć wspólną rurą ochronną typu RHDPE 125/7,1 lub RHDPEk 125/108.

b) KTp2 ( na skrzyżowaniach z ulicami)

- 2 x rura RO typu RHDPE 125/7,1
- 6 x rura RS typu RHDPE 40/3,7p
- 2 x rura WMR - wiązka prefabrykowana mikrorurek o średnicy zewnętrznej 40 mm
- Rury RS oraz WMR zainstalować w dodatkowej dodatkowej rurze osłonowej o średnicy 125/7,1 mm lub 125/11,4 mm.

- c) maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m
- d) zastosować studnie nie mniejsze niż SK2
- e) elementy metalowe studni, wykonać ze stali ocynkowanej.
- f) wywietrzniki na pokrywach studni kanału technologicznego, powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”
- g) nad kanalizacją umieścić folię ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”
- h) otwory rur zabezpieczyć uszczelkami w studniach kablowych, oraz zabezpieczyć zaślepkami
- i) wprowadzić numerację studni kablowych zgodnie z załączonym schematem.
- j) po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów
- k) 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
- l) opracowaną dokumentację, należy uzgodnić w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa

13. Do materiałów dołączono mapę poglądową z naniesionym przebiegiem inwestycji.

Otrzymują:

1 x Adresat + załączniki

1 x aa

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

Kierownik Działu  
Przygotowania Inwestycji

Główny Specjalista

Krzysztof Plaziński

Michał Skrypiet

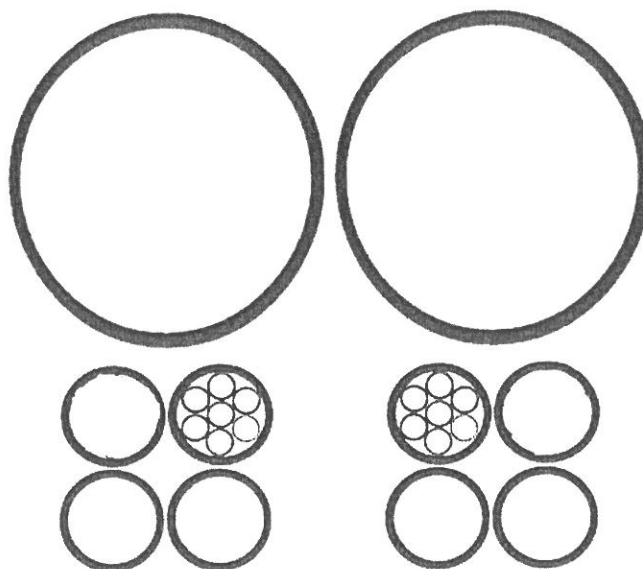
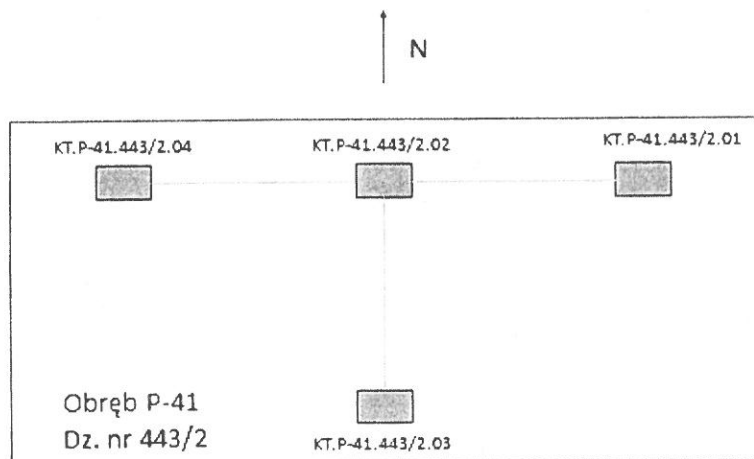


### Schemat numeracji studni kablowych:

Typ kanału (KT) . nazwa obrębu (np. **K-16**) . numer działki na której studnia jest zlokalizowana (np. 268/1) . kolejny numer studni na danej działce (np. **01** - pierwsza studnia liczona od północy zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara. Numeracja winna biec od początku w przypadku kanalizacji przebiegającej na kilku działkach).

Przykładowo dla powyższego zapisu:

KT.K-16.268/1.01,



RU.461.1.544.2021

Kraków, 11.06.2021 r.

Dział Przygotowania Inwestycji IP  
w/m

Dotyczy: warunków technicznych w zakresie branży drogowej dla zadania pn.: „Budowa drogi publicznej łączącej ulicę Dietla z ulicą Wrzesińską” (droga klasy D o długości ok. 200m), zgodnie z przedłożonym załącznikiem graficznym.

W odpowiedzi na e-mail z dnia 02.06.2021 r. w sprawie wydania warunków technicznych dla tematu jw., tut. Dział podaje poniżej 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 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.)* oraz ze *Standardami Rowerowymi – Zarządzenie nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”*.
2. Przekrój ulicy winien posiadać następujące elementy:
  - a) 2,0m (szerokość efektywna) – chodnik od strony zabudowy,
  - b) 2,0m – pas postojowy,
  - c) 3,5m – pas ruchu,
  - d) 3,0m – droga dla rowerów.
3. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym oraz procedowaną inwestycją ZZM pn.: „*Rewitalizacja Placu Grzegórzeckiego*”, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia terenu przyległego.
4. Zakresem opracowania należy objąć teren nieszczęśliwy dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego.
5. Zakres budowy chodnika oraz drogi dla rowerów należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego i rowerowego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi/rowerowymi (stosownie do potrzeb).
6. Objąć zakresem inwestycji włączenie drogi wewnętrznej (zlokalizowanej wzdłuż wschodniego boku budynku nr 11) do ul. Wrzesińskiej.
7. Przedmiotowa inwestycja będzie wiązała się z rozbiórką istniejących obiektów.
8. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów.
9. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejeźdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
10. Konstrukcje nawierzchni powinny być projektowane w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności, jednocześnie powinny uwzględnić uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich – 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.
12. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
13. Ponadto należy:
  - a) Uzyskać pozytywne opinie: audytu rowerowego, WMIR, właściwego konserwatora zabytków,
  - b) O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna. Równocześnie tut. Zarząd Informuje, że w zakresie elementów odwodnienia drogi należy zastosować:
    - studzienki wodościekowe z osadnikiem w dnie głębokości 0.8 m z płaskim wpustem, na zawiasie z zabezpieczeniem przed kradzieżą;
    - przykanaliki średnicy min. 200 mm o normatywnych spadkach.

- c) Rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci.
  - d) Uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia.
  - e) Uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne.
  - f) O pozostałe wytyczne dla przedmiotowego zadania należy wystąpić do odpowiednich pod względem kompetencji działów merytorycznych oraz jednostek GMK.
14. Projekt budowlany zawierający rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

Z up. DYREKTORA ZDMK

~~Przemysław Czech~~  
~~Kierownik Działu Uzgodnień~~

Sprawę prowadzi:  
Agnieszka Kościelecka – Dział Uzgodnień (RU)  
nr tel.: 12 616 70 92

Otrzymują:

1 x IP  
1 x RU a/a (ID: 2314322)



RU.461.6.191.2021

*Inwestor:*

**Gmina Miejska Kraków**

*Reprezentowana przez:*

**Zarząd Dróg Miasta Krakowa**

ul. Centralna 53

31-586 Kraków

**Dotyczy:** warunków technicznych budowy oświetlenia projektowanej drogi łączącej ul. Wrzesińską z ul. Dietla.

W nawiązaniu do korespondencji elektronicznej z dnia 2021.06.02 w sprawie warunków technicznych budowy oświetlenia dla projektowanej drogi łączącej ul. Wrzesińską z ul. Dietla uprzejmie informuje, że w celu wykonania przedmiotowych prac należy:

1. Dla rejonu objętego inwestycją opracować projekt fotometryczny uwzględniający istniejące oświetlenie w ulicach Dietla i Wrzesińskiej oraz projektowane oświetlenie lub iluminację estakad kolejowych.
2. W całym zakresie projektu przewidzieć słupy stalowe lub aluminiowe anodowane na fundamentach betonowych z oprawami typu LED.
3. Kształt słupów i opraw oraz ich kolorystykę uzgodnić z Konserwatorem zabytków właściwym kompetencyjnie dla rejonu inwestycji.
4. Nie dopuszcza się lokalizowania opraw oświetleniowych oraz linii zasilających na budynkach i obiektach bez uzyskania bezwarunkowej zgody właściciela na ich nieodpłatny montaż potwierdzony stosownymi dokumentami notarialnymi.
5. Sieć oświetleniowa w rejonie objętym opracowaniem zasiana jest z szafy sterowania oświetleniem ulicznym (PZ) nr 1056.
6. Podłączenie do istniejącej instalacji wykonać we wnęce instalacyjnej słupa oświetleniowego o symbolu VII/10.
7. Nową ziemną sieć kablową pomiędzy słupami oświetleniowymi, wykonać kablem typu YKXS 5x16mm<sup>2</sup>.
8. Wszystkie połączenia instalacji kablowej realizować we wnękach projektowanych słupów, złączami izolowanymi typu „SINTUR”.
9. Linie kablowe prowadzić w rurach ochronnych DVK o średnicy minimum 75mm a pod drogami dodatkowo w rurach typu DVR 100.
10. Lokalizację projektowanego kabla zasilającego oraz słupów uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) a następnie uzyskać opinię z Narady Koordynacyjnej WG UMK
11. Do uzgodnienia w tutejszym Zarządzie przedłożyć projekt wykonawczy urządzeń oświetlenia zawierający między innymi:

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](http://www.zdmk.krakow.pl)



- a. niniejsze warunki
  - b. kopię uzgodnienie projektu drogowego wraz z załącznikiem graficznym
  - c. opinię Narady Koordynacyjnej WG UMK
12. Na etapie wydawania warunków analizie nie podlegają własności działek, sieć oświetleniową wraz z infrastrukturą towarzyszącą projektować wyłącznie na działkach GMK (w liniach rozgraniczających docelowy/planowany układ drogowy).
  13. Dla inwestycji uzyskać inne niezbędne opinie i uzgodnienia w tutejszej Jednostce i pozostałych Jednostkach miejskich zgodnie z ich kompetencjami oraz obowiązującym prawem i procedurami.
  14. Należy objąć szczególną ochroną zieleni, znajdującą się w pobliżu miejsca prac,
  15. Wszelkie prace ziemne w pobliżu drzew (w odległości mniejszej niż 2m od pnia drzewa) oraz krzewów należy prowadzić za pomocą zastosowania metod bezrozkopowych (przecisk lub przewiert sterowany) lub ręcznie tylko i wyłącznie pod nadzorem specjalisty w dziedzinie dendrologii, z zachowaniem szczególnej ostrożności, dostosowując głębokość i szerokość wykopu do przebiegu korzeni, jednocześnie nie dopuszczając do ich usuwania i uszkodzenia.
  16. Komory przewiertowe zlokalizować poza rzutem koron drzew;
  17. W przypadku braku możliwości wykonywania prac w sposób nie uszkadzający drzew i krzewów, należy wystąpić do tut. Zarządu z wnioskiem o wyrażenie zgody na ich wycinkę ze względu na kolizję z planowaną inwestycją, zgodnie z procedurą ZDMK-48/ZDMK-49.

W załączeniu przekazujemy schemat połączeń szafy sterowania oświetleniem ulicznym, PZ 1056 oraz mapę sytuacyjną obszaru objętego zasilaniem z jej obwodów. Informujemy również, że dla tego PZ jest zamówiona moc 8,0 kW a moc zainstalowana wynosi 6,50 kW

Wykonawca jest zobowiązany do przekazania do ZDMK dokumentacji powykonawczej w dwóch egzemplarzach

Projekt przyłącza wykonać w oparciu o zasady określone w załączniku nr 6, zarządzenia nr 117/2019 dyrektora ZDMK z dnia 2019.09.06. dostępnym pod adresem <https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/wytyczne/>.

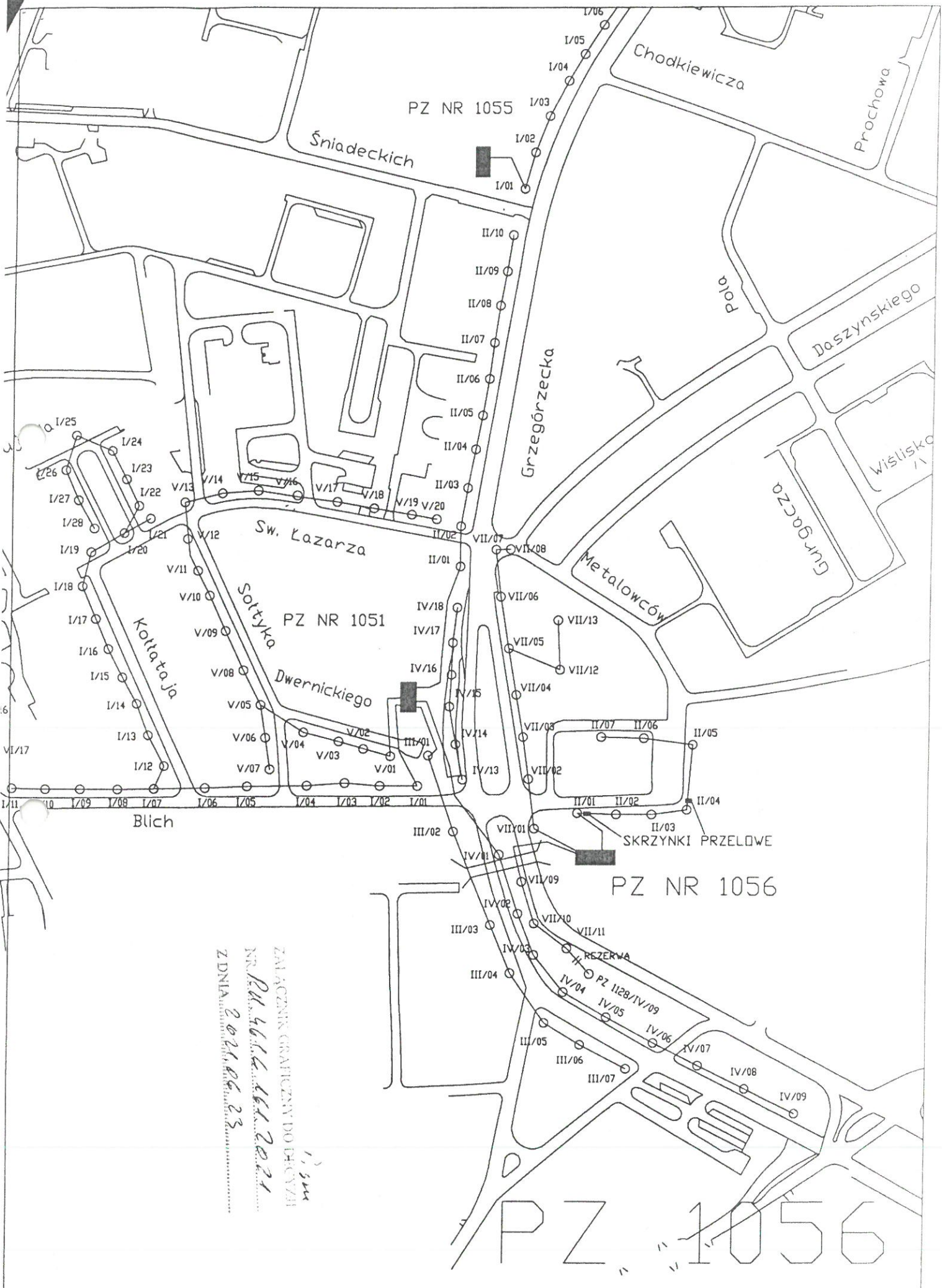
W projekcie przedstawianym do uzgodnienia w tutejszym zarządzie, niezbędne jest uwzględnienie wymagań w zakresie uzyskania dopuszczenia Wykonawcy do prac przy sieci oświetlenia ulicznego przez jednostkę realizującą na zlecenie ZDMK prace związane z bieżącym utrzymaniem systemu oświetlenia oraz zapewnienia oświetlenia terenu w porze wieczornej i nocnej podczas realizacji prac.

Otrzymują:  
1 x Adresat + załączniki  
1x IP  
1 x aa RU , ID: 2314467

Z up. DYREKTORA ZDMK.

*Przemysław Gzech*  
Kierownik Działu Inżynierii





PZ NR 1055

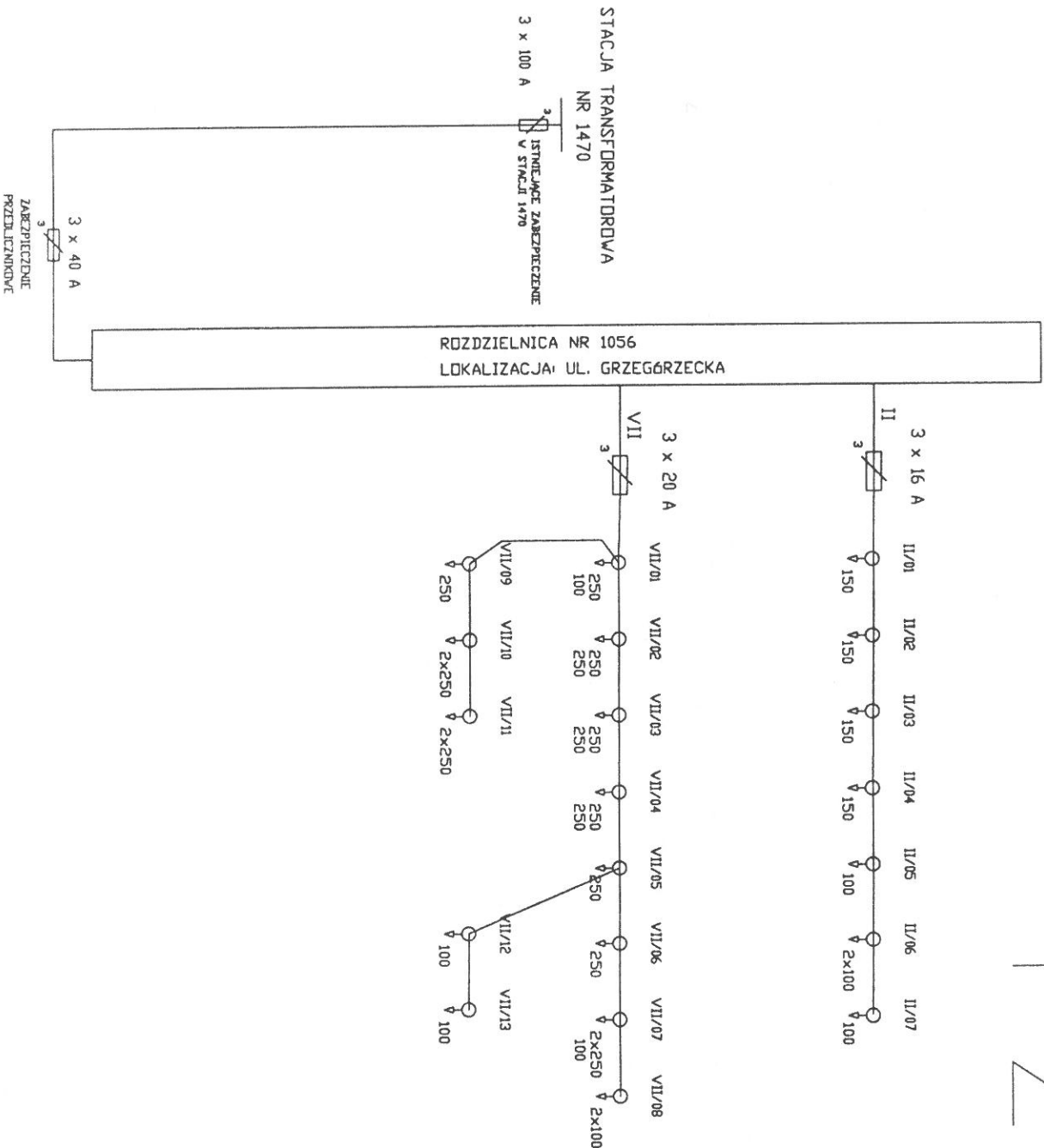
PZ NR 1051

PZ NR 1056

ZAMÓWIENIE GRAFICZNY DO EXECYZJI  
 NR. PZ 4614/16/2021  
 Z DNIA 2021.06.23

PZ " " 1056

# PZ 1056



ZAMIAJENNIK GRANICZNY 100 kV  
NR. *RA 461 C 194 2021*  
Z DNIA *2021.06.23*

MOC ZAINSTALOWANA P= 6230 kW  
U=400/230V-50Hz  
UKŁAD SIĘCI TN-C  
SYSTEM OCHRONY - SAMOCZYNNIE SZYBKIE WYŁĄCZENIE

LEGENDA  
L/100 - NI KONTAKT WYŁĄCZONO  
L/100 - NI ZMIANA KONTAKTU

K. Własność U 8/2021



WEU.461.1.683.2021

18

Zarząd Miasta Krakowa,  
ul. Centralna 53  
WPLYNĘŁO

Dnia 2021-06-07

65762/m

L.Dz. .... Pomoc Administracyjna  
Podpis. ....

Agnieszka Kwiecien

Kraków, 07 czerwca 2021r.

**Zarząd Dróg Miasta Krakowa  
ul. Centralna 53  
31-586 Kraków**

**Dotyczy:** WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA ZADANIA INWESTYCYJNEGO PN. „BUDOWA DROGI PUBLICZNEJ ŁĄCZĄCEJ ULICĘ DIETLA Z ULICĄ WRZESIŃSKĄ”.

W odpowiedzi na pismo z dnia 02.06.2021 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. W związku z powyższym o warunki techniczne na odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z planowanej inwestycji należy zwrócić się do zarządcy kanalizacji ogólnospławnej – Wodociągów Miasta Krakowa S.A, ul. Senatorska 1, 30- 106 Kraków.

**Krakowski program małej retencji wód opadowych w zależności od wybranego rozwiązania daje możliwość uzyskania dotacji nawet 12 tys. złotych.**

W ramach adaptacji miasta do zmian klimatu 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. Zgromadzona w ten sposób woda może być później wykorzystana ponownie, stając się alternatywnym źródłem np. do spłukiwania WC, prania, sprzątania. Takie zmagazynowanie wód deszczowych jest ekonomiczne i przyjazne dla środowiska. Istnieją proste i skuteczne rozwiązania np. w postaci: pasażów roślinnych, zielonych dachów, ażurowych chodników i podjazdów, rowów chłonnych, powierzchniowych zbiorników infiltracyjno-retencyjnych, skrzynek rozsączających, czy zbiorników na deszczówkę. Wdrażanie takich pro-retencyjnych rozwiązań skutecznie ograniczy odpływ wody deszczowej z inwestycji do miejskiej sieci kanalizacji, zmniejszając tym samym ryzyko podtopień oraz w dłuższej perspektywie czasowej suszy. Więcej informacji na temat wsparcia finansowego w Wydziale Kształtowania Środowiska, os. Zgody 2, tel. 126168874, 126168872, 126168893.



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).

Otrzymują:

1 x Adresat (bez załączników)

1 x aa (WEU)

z up. DYREKTORA  
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

*Piotr Zymon*



Zarząd Transportu  
Publicznego  
w Krakowie

TT.421.125.2021

Kraków, dnia 30 CZE. 2021

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

[e-mail: sekretariat@zdmk.krakow.pl]

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania pn. „Budowa drogi publicznej łączącej ul. Dietla z ul. Wrzesińską”

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w odpowiedzi na korespondencję z dn. 02.06.2021 r. przekazuje informacje w sprawie jw.

Dla zapewnienia bezpiecznych warunków dla niechronionych uczestników ruchu:

- wzdłuż nowoprojektowanej drogi należy uwzględnić drogę dla rowerów szerokości min. 3m dowiązaną do projektu przebudowy terenów wzdłuż estakady oraz projektu rewitalizacji Placu Grzegórzeckiego;
- ciągi rowerowe należy projektować o nawierzchni bezfazowej bitumicznej;
- zapewnić odpowiednie oświetlenie i odwodnienie projektowanego układu. Lamy oświetleniowe oraz inne elementy uzbrojenia nie mogą zawężać szerokości użytkowej ciągu.
- na etapie projektowania należy uzyskać pozytywną opinię Zespołu zadaniowego do spraw niechronionych uczestników ruchu.

Włączenie w ul. Dietla należy projektować wyłącznie na prawe skrzyżowanie.

Sprawę prowadzi:  
Sylwia Paruch - TTR  
tel. 12 616 8661

Rafał Grzywacz - TA  
tel. 12 616 8673

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa TTR

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





IR-04.7211.153.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DO BUDOWY ULICY ŁĄCZĄCEJ ULICĘ DIETLA  
Z ULICĄ WRZESIŃSKĄ

W odpowiedzi na wiadomość przekazaną drogą elektroniczną z adresu kplazinski@zdmk.krakow.pl 2 czerwca 2021 r., przedkładam wytyczne dla zadania.

- Ulica winna:
  - posiadać klasę techniczną dojazdową;
  - być zaprojektowana jako jednokierunkowa dla ruchu ogólnego (ruch winien odbywać się w kierunku południowym, tj. od ul. Dietla do ul. Wrzesińskiej);
  - być wyposażona w chodnik o szerokości nie mniejszej niż 2,00 m usytuowany od strony kamienic.
- Przebieg ulicy oraz jej parametry należy projektować z uwzględnieniem planowanego zagospodarowania pod estakadami kolejowymi. Dotyczy to w szczególności:
  - zaprojektowania chodnika od strony estakady kolejowej;
  - projektowania infrastruktury rowerowej, w tym ewentualnego kontraruchu lub kontrapasa rowerowego.

Ulica winna posiadać zaprojektowane ww. elementy, jeżeli zagospodarowanie terenu pod estakadami nie będzie zapewniało analogicznych funkcjonalności.

- Należy przewidzieć postój pojazdów na pasie postojowym o równoległym sposobie parkowania wraz z wyznaczeniem 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.).
- Połączenie z ul. Dietla należy projektować w powiązaniu z projektem przebudowy ul. Grzegórzeckiej (plac Grzegórzecki).
- W przypadku konieczności wykonania lokalnych zwężeń przekroju (uwarunkowanych brakiem dostępnego terenu), w pierwszej kolejności należy zrezygnować z projektowania pasa postojowego.



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).

Z poważaniem,

Dyrektor Wydziału  
Łukasz Gryga

Otrzymują:

- adresat
- Pan Krzysztof Płaziński – ZDMK IP – <kplazinski@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









**LEGENDA:**  
**KOLOR ZIELONY**  
**PLANOWANE POŁĄCZENIE**  
**ULICY J. DIETLA Z ULICĄ**  
**WRZESIŃSKĄ**

Wielopole

Plac Czesława Marchewczyka

Michała Siedleckiego

Wrzesińska

Józefa Dietla

112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300

