



IPR.452.86.1.2022

WARUNKI TECHNICZNE

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Rondo na zbiegu ulic poznańskiej i Łokietka - opracowanie wielowariantowej, wielobranżowej koncepcji

Zakres zadania: Połączenie ulic Poznańskiej, Łokietka, Składowej, z uwzględnieniem całości układu komunikacyjnego w rejonie ww. połączenia.

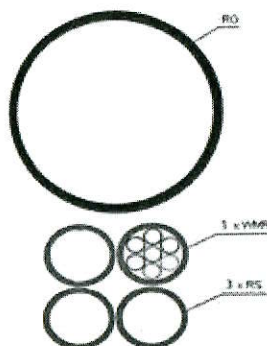
1. Projekt koncepcyjny dla przedmiotowej inwestycji powinien być opracowany w oparciu o uzyskane uwagi i wskazania zawarte w opiniach WMIR, ZTP, ZZM, KEGW oraz wytyczne ZDMK dla projektowania infrastruktury w ramach zadań GMK. Informujemy, że Wytyczne ZDMK w zakresie projektowania infrastruktury w ramach zadań inwestycyjnych GMK, określone zostały w Zarządzeniu nr 117/2019 Dyrektora ZDMK z dnia 06.09.2019 r. Materiały są dostępne na stronie internetowej 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 istniejącym 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 objekty 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. 8 cm, 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. W szczególności uwzględnić:
- Zadanie ZDMK pn. "Zróbmy dojście do Parku przy Łokietka - budowa chodnika + wyznaczenie przejścia dla pieszych na ul. Łokietka";
- Ponadto uwzględnić zawarte umowy 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 wydane opinie/warunki/decyzje w zakresie obsługi komunikacyjnej planowanych inwestycji, niezbędne do uwzględnienia na etapie opracowania projektu koncepcyjnego; W szczególności uwzględnić następujące umowy zawarte w trybie art. 16 Ustawy o drogach publicznych:
- Umowę Nr 1430/ZIKiT/2016 (przebudowa ulic Wrocławska/Racławicka);
 - Umowę Nr 178/ZIKiT/2015 (przebudowa ulic Łokietka i Składowej oraz rozbudowa ul. Oboźnej);
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 przejście 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;

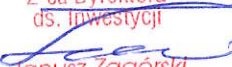
Ponadto uwzględnić:

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).

Z-ca Dyrektora
ds. Inwestycji

Janusz Zagójski

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

Kierownik Działu
Przygotowania Inwestycji


Specjalista

Nikodem Duda



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 utrzymująca oświetlenie w Krakowie.
 8. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
 9. Na etapie wydawanie 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:

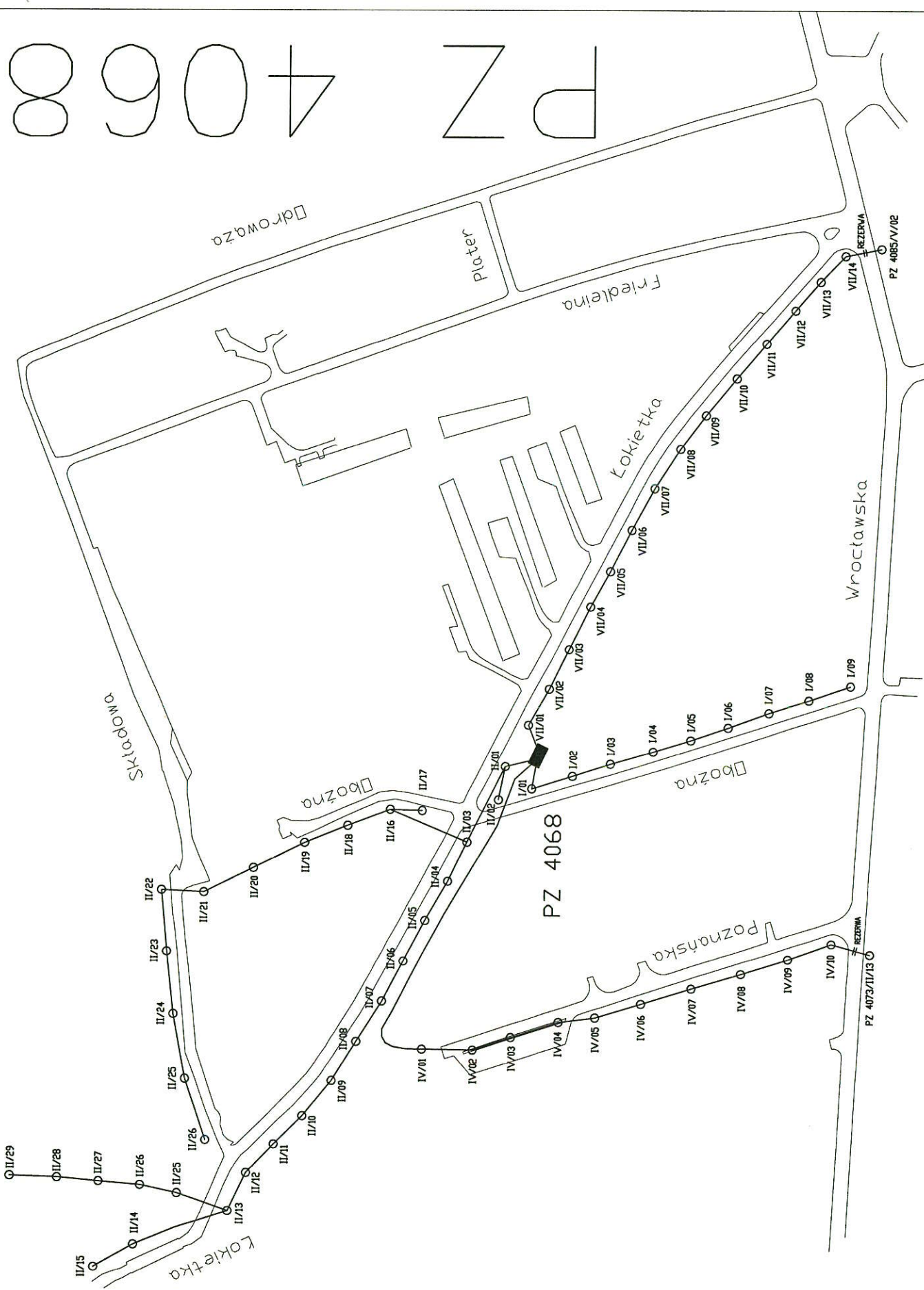
1. Schemat PZ4068

Otrzymują:

1 x Adresat + załącznik

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

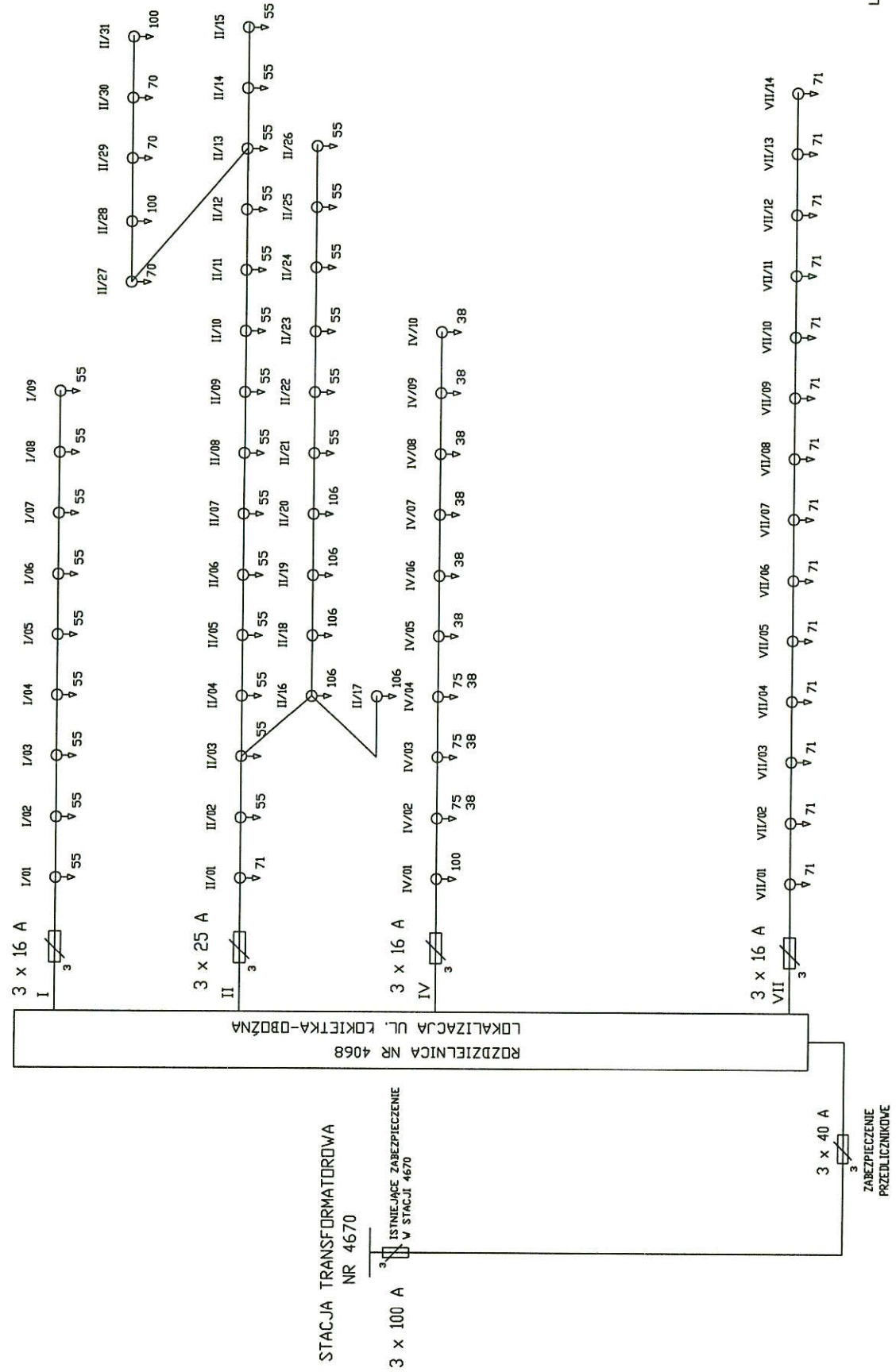
PZ 4068



LEGENDA:
NR PUNKTU ŚWIETLNEGO
NR OBWODU

grupa ZUE S.A.
PLAN SYTUACYJNY
ROZDZIELNICA NR 4068
NR OPR. ES/IP/289/99
RYS. NR 1

PZ 4068



LEGENDA:

○ - NR PUNKTU ŚWIETLEGO

○ - NR. STACJI

○ - NR. STACJI

MOC ZAINSTALOWANA PI= 9,686 kW
 U=380/220V~ 50HZ
 UKŁAD SIECI TN-C
 SYSTEM OCHRONY - SAMOCZYNNIE SZYBKIE WYŁĄCZENIE

grupa ZUE S.A. NR OPR. ES/TP//99
 SCHEMAT POŁĄCZENI ZEWN.
 ROZDZIELNICA NR: 4068 RYS NR 2



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.

Zup. Dyrektor
Kierownik Działu
Organizacji Tra

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 Dróg 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 UWZGLĘDNI 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.

Specjalista

Nikodem Duda

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

