



Kraków, dnia 2020 -11- 30

TT.421.164.2020

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

Dotyczy: opinii dla zadania nr BO.D7.1/20 pn.: „Wyremontujmy chodniki na Zwierzyńcu” (sprawa znak DW.454.4.2.2020)

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie przekazuje poniższe warunki dla zadania z Budżetu Obywatelskiego pn.: „Wyremontujmy chodniki na Zwierzyńcu”:

1. Szerokość peronu powinna wynosić min. 2,5m. Z uwagi na warunki lokalne i dostępny teren mamy świadomość, że uzyskanie takiej szerokości może być trudne, dlatego dopuszczamy zawężenie szerokości, jednak nie mniej niż do 1,5m z uwzględnieniem pozostałych warunków.
2. Długość peronu bez uwzględniania zjazdów powinna wynosić min. 18m. Wzdłuż krawędzi peronu należy zastosować pasy medialne o szerokości 40cm oraz krawężniki typu kassel kerb.
3. Nowa wiata przystankowa powinna zostać zlokalizowana w odległości min. 1,5m (optymalnie 2,5m) od krawędzi peronu przystankowego (odległość liczona od krawędzi peronu do najbardziej wysuniętego elementu wiaty (dachu), a nie słupa wspornikowego), a jej minimalne wymiary nie mogą być mniejsze niż wiaty istniejącej (rozstaw słupów wsporczych około 1,5m x 6,0m).
4. Istniejąca wiata powinna zostać zdemonstrowana w ramach zadania i przekazana do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego S. A. w Krakowie.
5. Nowa wiata powinna być wykonana w standardzie wiat krakowskich wg wytycznych przekazanych w załączniku.

Załączniki:

- 1) Wytyczne w sprawie standardów wiat przystankowych

Otrzymują:

- 1 x adresat wraz z załącznikiem
1 x a/a TT

Sprawę prowadzi:

Piotr Bielański – Sekcja ds. Rozwoju Transportu TTR nr tel.: 12 616 86 67

Paweł Matoga – Dział Organizacji Transportu TT (w zakresie wiat) nr tel.: 12 616 86 46

W przypadku kierowania korespondencji uprzejmie proszę o powołanie się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony.

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

Zm. DOKTORA ZTPK
Kier. Działu Organizacji Transportu

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Ul. Centralna 53
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Data... 2.5 LUT. 2021 Podpis... Podinspektor
- 46 - Paweł Miszczyk

Specyfikacja wiat tzw. „podstawowych”.

1. Wiaty powinny chronić pasażerów przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, takimi jak: deszcz, wiatr czy nadmierne nasłonecznienie oraz zapewniać pasażerom dostateczną widoczność nadjeżdżających pojazdów. Elementy użyte do konstrukcji wiaty nie mogą posiadać ostrych, nie zabezpieczonych krawędzi niebezpiecznych dla pasażerów.
2. Wiata winna mieć konstrukcję modułową, gdzie poszczególne moduły/segmenty są powtarzalne, a ich ilość jest dobierana indywidualnie dla każdego przystanku. Standardowa, najczęściej stosowana wiata winna mieć 4 segmenty ściany tylnej.
3. Pojedynczy segment ściany tylnej powinien być dostosowany do umieszczenia w nim szyby o szerokości 1350 mm.
4. W przypadku wiaty min. 8-segmentowej należy zastosować wewnątrz (najlepiej w osi wiaty) przepierzenie przeciwwiatrowe w postaci dodatkowej ściany bocznej.
5. Wymiary ścianek bocznych należy dostosować do warunków panujących na konkretnym przystanku z zachowaniem wymaganych prawem skrajni. Podział na dopuszczalne wymiary ściany bocznej:
 - wiata wspornikowa (bez ścian bocznych);
 - ściana boczna o szerokości ok. 0,7 m;
 - ściana boczna o szerokości ok. 1,0 m;
 - ściana boczna o szerokości ok. 1,5 m;
6. Jeśli Zamawiający nie zdecydował inaczej przy doborze typu wiaty z pkt. 5 do konkretnego przystanku należy kierować się zasadą, iż wymiar ściany bocznej ma być maksymalnie dopuszczony prawem (tzn. jeśli nie można zamontować wiaty o maksymalnej dopuszczalnej szerokości ścianki bocznej należy zastosować odpowiednio węższą itd.).
7. Wymiar dachu (liczony prostopadle do krawędzi peronu) wiaty winien zawierać się w przedziale ok. 1000 – ok. 2000 mm i należy go dostosować osobno do konkretnego przystanku z uwzględnieniem uzyskania jak największego komfortu dla pasażerów tj. jak największej powierzchni pod zadaszeniem. Podział na dopuszczalne wymiary wymiaru dachu:
 - dach o „głębokości” ok. 1,0 m;
 - dach o „głębokości” ok. 1,3 m;
 - dach o „głębokości” ok. 1,6 m;
 - dach o „głębokości” ok. 2,0 m.Dla wiat o najwęższych ścianach bocznych (0,7 m) oraz wspornikowych należy stosować dach o wymiarze ponad 1,5 m chyba, że warunki terenowe lub przepisy na to nie zezwalają, w taki wypadek należy rozważyć następnym w kolejności.
8. Mając na uwadze konieczność ze względów estetycznych, wizualnych oraz utrzymaniowych możliwie maksymalnego ujednoczenia infrastruktury przystankowej na terenie Krakowa na przystankach winny zostać posadowione wiaty, których forma architektoniczna jest spójna z już istniejącymi konstrukcjami montowanymi w ramach realizowanej od 2014 r. umowy koncesji. Poniżej pokazano wizualizację wiaty tzw. „podstawowej” wg uzgodnionego modelu i w standardowym wymiarze. W przypadku zastosowania produktu równoważnego Wykonawca winien taki model wiaty uzgodnić z Zamawiającym przekazując do jego oceny i akceptacji rysunki techniczne wraz z wizualizacją i specyfikacją. Wiaty które nie uzyskały akceptacji Zamawiającego nie mogą być stosowane.
9. Konstrukcja wiat (słupy, profile krawędziowe dachu, etc.) winna być wykonana z profili aluminiowych zabezpieczonych malowaniem proszkowym. Dopuszcza się inne materiały dla wiat wspornikowych gdzie zastosowanie innego materiału jest uzasadnione

Zamawiający: Miasto Kraków
Ul. Centralna 53
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM Inspektor

Data: 25. LUT. 2021... Podpis: Paweł Włoczyński

- wymogami konstrukcyjnymi. Przekroje słupów konstrukcyjnych powinny posiadać wymiar min. 80 mm rozumiany jako odcinek łączący skrajne punkty przekroju i przechodzący przez jego środek (kształt przekroju powinien być względnie symetryczny, dopuszcza się kształty w przekroju inne niż okrąg jednakże w takim wypadku wszystkie ewentualne ostre krawędzie winny być „zaokrąglone”).
10. Obowiązującym kolorem elementów konstrukcyjnych wiaty oraz jej wyposażenia (gabloty, kasetony etc.) jest kolor RAL7030 (popielaty).
 11. Ściany wypełniające konstrukcję wiaty należy wykonać z szyby hartowanej ze znakiem bezpieczeństwa zgodnym z PN o grubości 8 mm w kolorze bezbarwnym. Wszystkie szyby powinny zapewniać dostateczną widoczność i być mocowane do konstrukcji wiaty za pomocą listew samozatraskowych (bez użycia śrub czy nitów).
 12. Wszystkie szyby należy wyposażyć w wykonane technologią piaskowania, trwale związane z szybą graficzne elementy ostrzegawcze zgodne z wytycznymi Zamawiającego tj. na „mlecznym” pasku o wysokości 10 cm wykonanym od wewnętrznej strony szyb należy umieścić „bezbarwne” (nie wypełniona przestrzeń paska) nadrukowane czcionką PLAY napisy związane z komunikacją miejską, które pokazano w Załączniku graficznym. W/w wytyczne Zamawiający ma prawo zmienić o ile zajdą ku temu uzasadnione przesłanki takie jak np. zmiana koncepcji w organizacji Komunikacji Miejskiej w Krakowie, opracowanie stosownego dokumentu określającego wygląd elementów wyposażenia przestrzeni miejskiej etc. W takim przypadku Zamawiający prześle Wykonawcy nowe wytyczne wraz z załącznikami graficznymi.
 13. Jeden z segmentów ściany tylnej (wskazane by był to skrajny lewy – pierwszy od strony odjazdowej) należy przeznaczyć na umieszczenie na nim gabloty na rozkłady jazdy. W uzasadnionych przypadkach zaakceptowanych przez Zamawiającego gablotę można umieścić na ścianie bocznej od strony odjazdowej. Segment przeznaczony na rozkład jazdy winien być wykonany z szyby jedynie w swojej dolnej połowie. Pozostała część winna być wykonana na całej swojej szerokości z laminatu wysokociśnieniowego trwale przymocowanego do konstrukcji. Do w/w płyty z laminatu należy przymocować gablotę na rozkłady jazdy za pomocą specjalistycznych śrub uniemożliwiających odkręcenie bez użycia dedykowanych narzędzi.
 14. Na szybie bocznej od strony najazdowej nie wolno umieszczać żadnych gablót. Powinna ona zapewniać odpowiednią widoczność na pojazdy nadjeżdżające.
 15. Konstrukcja wiat powinna umożliwiać bezproblemową wymianę szyb (z uwzględnieniem niesprzyjających warunków mogących wystąpić na przystanku (blisko zlokalizowany mur, bariera, etc.) bez konieczności naruszania konstrukcji dachu, np. poprzez możliwość wymiany szyb „od wnętrza” wiaty.
 16. Dach winien mieć przekrój wypukły. Profile konstrukcyjne (nośne) należy wykonać z profili aluminiowych malowanych proszkowo. Wypełnienie należy wykonać z „mlecznego” poliwęglanu litego o grubości min. 4 mm. nieprzepuszczającego promieni słonecznych. Profile krawędziowe dachu powinny również spełniać funkcje odprowadzenia wody opadowej poza obrys wiaty. Nie dopuszcza się montażu na wiacie rynien czy innych elementów „odstających”. Wysokość dolnej krawędzi dachu mierzona od poziomu chodnika, peronu winna wynosić min. 2,40 m.
 17. Nie dopuszcza się używania w wiacie poliwęglanu komorowego z uwagi na zbyt łatwe przenikanie do wnętrza brudu i utrudnione utrzymanie zadaszania w czystości.
 18. Kotwienie wiaty do podłoża należy wykonać za pomocą fundamentów prefabrykowanych niezależnych dla każdej nogi wsporczej konstrukcji. Nogi wsporcze kotwione do podłoża winny być przedłużeniem słupków konstrukcyjnych wiaty. Wyjątkiem są wiaty wspornikowe kotwione do podłoża za pomocą ławy fundamentowej.
 19. Pod zadaszaniem winna znajdować się zintegrowana z konstrukcją ławka (w przypadku wiaty min. 7-segmentowej 2 ławki) o długości od ok. 2,5 do ok. 3,0 m (dwa segmenty), której elementy winny być pomalowane na kolor identyczny jak wiaty (za wyjątkiem samego siedziska, które winno być drewniane).

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Ul. Centralna 53
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Data... 25. LUT. 2021

Podpis.....

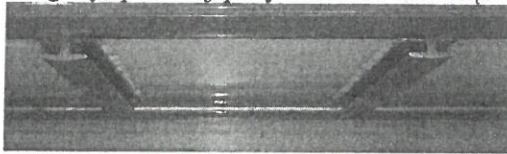
Podinspektor

Paweł Marczuk

- 46 -

się segment przeznaczony na gablotę na rozkłady jazdy. Materiał do wykonania siedziska powinien być trudnopalny lub odpowiednio zabezpieczony przed ogniem. Grubość siedziska powinna uniemożliwiać jego łatwą dewastację.

20. Zastosowane przy montażu wiaty wszelkiego rodzaju śruby, nakrętki etc. winny być wykonane w technologii uniemożliwiającej samoistne zluźnienie (nakrętki samohamowne) lub rozkręcenie ich bez użycia specjalistycznych narzędzi (odpowiednie dedykowane klucze etc.).
21. Na peronie należy zapewnić wolnostojący kosz na śmieci w formie dedykowanej dla Gminy Miejskiej Kraków. Powyższe należy uzgodnić z Wydziałem Gospodarki Komunalnej UMK oraz MPO Sp. z o.o. w Krakowie. Konstrukcja wiaty nie może być wyposażona w kosze na śmieci zintegrowane z jej konstrukcją.
22. Wiaty winny być podłączone do sieci elektrycznej i wyposażone w instalację elektryczną (zabezpieczoną przeciw pyłowi i wodoodpornie na poziomie IP65) dla podświetlania gablot, kasetonów, znaków D15/D17 oraz w wyłącznik różnicowoprądowy (RCD). Instalacja elektryczna winna być ukryta wewnątrz konstrukcji i zabezpieczona w sposób uniemożliwiający łatwy do niej dostęp osób nieuprawnionych. Cała instalacja elektryczna w wiacie winna być bezpieczna tzn. do wiat jest doprowadzony prąd o napięciu 230V, a następnie należy go po elementach konstrukcyjnych rozprorowadzić instalacją o napięciu 12V. Okablowanie wiat winno być doprowadzeniem bezpośrednim do oświetlanych elementów. Dot. szczególnie znaku D15/D17 gdzie kable należy wprowadzić do kasetonu bezpośrednio z profili dachowych nie narażając tym samym instalacji na niekorzystne warunki atmosferyczne.
23. Tzw. „skrzynkę elektryczną” wraz z jednym zasilaczem o mocy 100W należy przewidzieć w takim miejscu wiaty aby dostęp do niej dla osób nieupoważnionych był maksymalnie utrudniony. Dla bezpieczeństwa skrzynka winna być „schowana” w obudowie będącej w kolorze wiaty. Nie dopuszcza się montowanie „odkrytej” skrzynki elektrycznej w taki sposób aby była narażona bezpośrednio na warunki atmosferyczne czy kontakt z wodami odpływowymi.
24. W przypadku braku możliwości zasilania wiaty z sieci elektrycznej należy przewidzieć alternatywne źródło np. poprzez zastosowanie paneli solarnych. Rozwiązanie takie należy dodatkowo uzgodnić z Zamawiającym.
25. Każda wiatka winna być wyposażona w następujące elementy podświetlane systemem LED wykonanym w technologii odpornej na niekorzystne warunki atmosferyczne (minimalny stopień ochrony: IP 65) i pomalowane w kolorze wiaty:
 - a) Obustronny znak D15/D17 wykonany z folii odblaskowej umieszczony na szczycie zadaszenia o wymiarach (dł./wys./szer.): 410 mm x 535 mm x 13 mm (wymiary naniesionego znaku D15/D17 – 400 mm x 500 mm), jasność 840lm/m, barwa chłodny biały 6000k;
 - b) Dwa kasetony umożliwiające ekspozycję numerów linii w formie pojedynczych płytek z poliwęglanu litego PC o wymiarach 118x110x2 mm. Kaseton winien umożliwiać bezinwazyjną wymianę liniówek poprzez wkładanie/wyjmowanie ich od góry, poniżej przykładowe rozwiązanie:



Kasetony należy umieścić nad bocznymi ścianami wiaty na całej ich długości (w przypadku, gdy z przystanku korzysta wiele linii i ich numery nie mieszczą się na jednym kasetonie, na polecenie Zamawiającego należy umieścić dodatkowe kasetony lub nanieść numery na szybę pod kasetonem). Technologia wykonania kasetonu nie powinna sprawiać trudności i narażać na zniszczenie przy prowadzeniu standardowych prac utrzymaniowych (np. wymianie pleksi z naniesionym tekstem w przypadku zmian w komunikacji), barwa chłodny biały 6500k.

Data: 2.5. LUT. 2021

Podpis...

- 46 -

Paweł Miszczyk

- c) Jeden kaseton z ekspozycją nazwy przystanku o wymiarach ok. 1300 x 150 x 80 mm. Technologia wykonania kasetonu nie powinna sprawiać trudności i narażać na zniszczenie przy prowadzeniu standardowych prac utrzymaniowych (np. wymianie pleksi z naniesionym tekstem w przypadku zmian w komunikacji), barwa chłodny biały 6500k;
- d) Zintegrowana z konstrukcją wiaty (przymocowana do konstrukcji) gabloty na rozkłady jazdy wyposażona w system LED barwa chłodny biały 6500k o mocy ok. 10W umieszczona na jednym segmencie ściany tylnej (tylko w uzasadnionym przypadku uzgodnionym z Zamawiającym na segmencie ściany bocznej). Rozwiązanie mocowania gabloty do konstrukcji należy dodatkowo uzgodnić z Zamawiającym.
- e) Specyfikację techniczną i wszystkie szczegóły konstrukcyjne elementów wymienionych w pozycjach od a) do d) należy przed zastosowaniem uzgodnić z Zamawiającym.
- f) W gablotach na rozkłady jazdy na całej szerokości należy umieścić dwa paski zawierające treści dot. Komunikacji Miejskiej w Krakowie zgodne z wytycznymi Zamawiającego pokazanymi w załączniku graficznym. W/w paski winny być wykonane w technologii odpornej na odkształcenia i działania czynników zewnętrznych, szczególnie temperatury. Obowiązującą czcionką używaną na wszystkich elementach wyposażenia infrastruktury przystankowej jest czcionka o nazwie „PLAY” autorstwa Jonasa Heckshera. Jedynymi wyjątkami są numery linii komunikacyjnych na liniówkach pisane czcionką „Switzerland Narrow”, oraz dopuszcza się używanie w nazwie przystanku czcionki „Arial”. Inne znaki graficzne czy piktogramy znajdujące się np. na liniówkach należy uzgodnić z Zamawiającym. Należy zachować pokazane na rysunkach proporcje cyfr i liter względem powierzchni na której się znajdują, w razie wątpliwości uzgodnić to Zamawiającym.
26. Wiaty winna być wyposażona w dwustronną gablotę reklamową do ekspozycji nośników reklamowych typu citylight (CLP) o wymiarach 1,20 x 1,80 m. Umieszczenie gabloty: ściana boczna odjazdowa lub jedna z tylnych ścian (tylko w przypadku wiat wspornikowych lub z wąskimi szybami bocznymi).
27. Konstrukcja wiaty winna umożliwiać bezproblemowy „dostęp serwisowy” do wszystkich elementów wymagających serwisu/wymiany bez konieczności demontowania elementów konstrukcji.
28. Wszystkie materiały użyte do budowy wiat wraz z wyposażeniem (ławki, gabloty, kasetony, etc.) w momencie oddania do użytku winny być fabrycznie nowe, posiadać niezbędne atesty i aprobaty techniczne oraz gwarancję producenta zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Zamawiający wymaga następujących gwarancji:
- odporność na korozję – min. 8 lat;
 - powłoki lakiernicze na elementach aluminiowych – min. 5 lat;
 - powłoki lakiernicze na elementach stalowych – min. 3 lata.
29. Dokumentacja powykonawcza dla wiaty winna być podzielona na część techniczno-lokalizacyjną i część elektryczną oraz zawierać m.in.:
- a) wszystkie uzyskane wcześniej w drodze uzgodnień wytyczne i warunki;
 - b) projekt powykonawczy producenta wiaty wraz z jej specyfikacją techniczną (jeśli to możliwe również w wersji elektronicznej) w tym m.in.:
 - rzut poziomy lokalizacji z naniesionymi niezbędnymi odległościami w tym np. dachu i słupka od krawędzi jezdni etc.;
 - rzut pionowy od frontu z pokazaniem spadków terenu i w nawiązaniu do istniejących elementów wokół wiaty, etc.;
 - zwymiarowane przekroje poprzeczne drogowe wraz z wrysowanymi skrajniami;
 - indywidualny projekt (opcjonalnie z kolorową wizualizacją) wiaty dla konkretnej lokalizacji wraz z naniesionymi na wiatę wszystkimi elementami jej wyposażenia

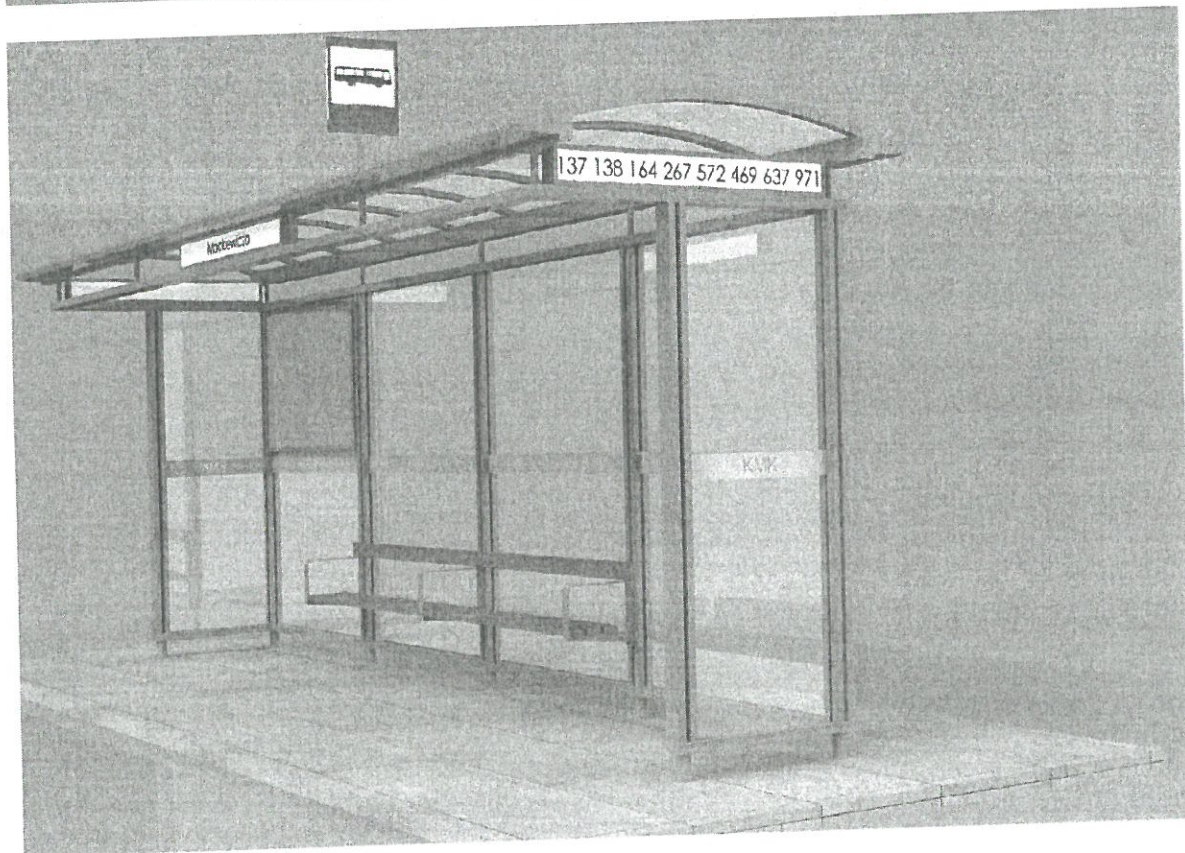
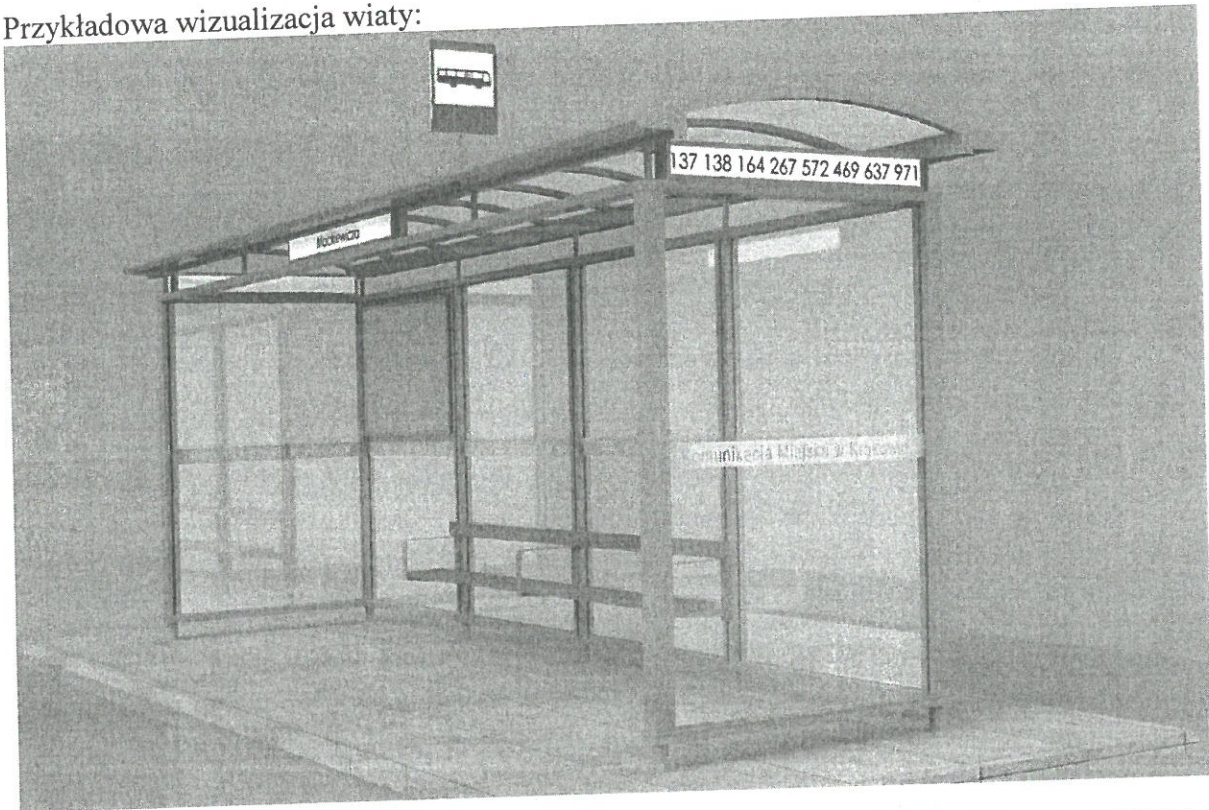
Data: 2.5.11.2021. Podpis:.....

- (tj. gabloty, kasetony, etc.) oraz wszystkimi naniesionymi na nią znakami graficznymi i napisami (treści znajdujące się w gablotach i kasetonach mogą być treściami przykładowymi).
- c) inwentaryzację geodezyjną, powykonawczą oraz zgłoszenie do zasobów miejskich;
 - d) atesty, certyfikaty, deklaracje zgodności lub inne świadectwa, czy dokumenty dotyczące użytych materiałów;
 - e) świadectwa poświadczające zachowanie właściwego procesu malowania proszkowego:
 - na podkładzie gazującym dla elementów ocynkowanych ogniowo z kartą charakterystyki farb,
 - na podkładzie chromianowym dla elementów aluminiowych z kartą charakterystyki farb,
 - f) świadectwo z cynkowni dla elementów stalowych;
 - g) dla części elektrycznej, m.in.: schemat instalacji elektrycznej wiaty wraz z pokazaniem rozprowadzenia jej po elementach wiaty, protokoły rezystencji izolacji dla instalacji elektrycznych, miejsce robienia pomiaru uziemienia, schemat ideowy instalacji przyłączeniowej, lokalizacja zabezpieczeń.
30. Wszystkie deklaracje zgodności i certyfikaty pochodzące od poszczególnych producentów (producent wiaty, aluminium, stal, szkło, poliwęglan etc.) winny wskazywać konkretną partię materiału przekazaną i użytą przez Wykonawcę do budowy wiaty. To samo dotyczy deklaracji i certyfikatów za wykonanie stosownych usług np. malowanie etc. Data wystawienia w/w dokumentów winna potwierdzać użycie materiałów i wykonanie usług dla montowanej wiaty w sposób nie budzący wątpliwości Zamawiającego.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Ul. Centralna 53
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Data.....2.5. LUT., 2021 Podpis.....
- 46 - Paweł Miłczyński
Podinspektor
Paweł Miłczyński

Przykładowa wizualizacja wiaty:



Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Ul. Centralna 53
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Data 2.5.LUT. 2021. Podpis.....

- 46 -

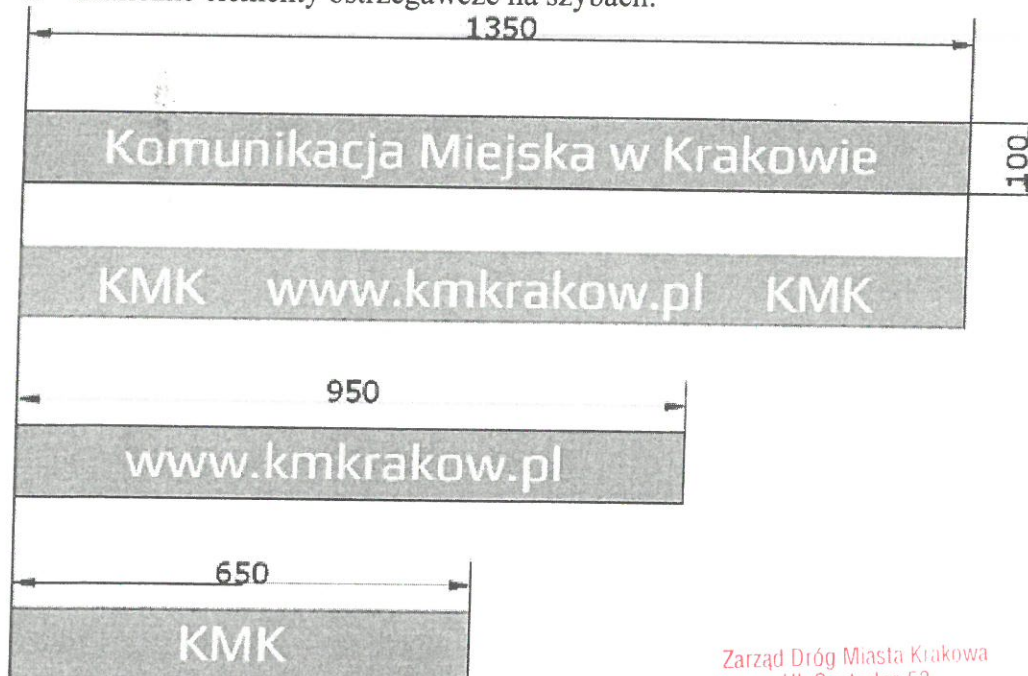
Podpis
Paweł Mirzoch
Paweł Mirzoch/6

Obowiązujący wzór oznakowania wybranych elementów wyposażenia wiaty.

1. Gablota na rozkłady jazdy:



2. Graficzne elementy ostrzegawcze na szybach:



UWAGA: W przypadku stosowanie znaków o rozmiarach 1350 należy stosować

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Ul. Centralna 53
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Data... 2.5.10.2021...
- 46 -

Podpis: *Paweł Mrozczak*
Paweł Mrozczak

naprzemiennie na kolejnych szybach (segmentach) wiaty.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Ul. Centralna 53
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

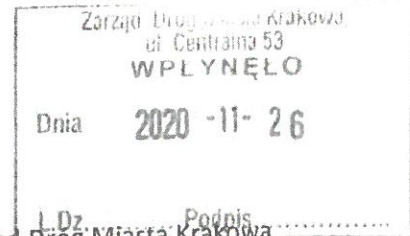
Data... 2.5. LUT. 2021 Podpis...

Paweł Miszczyk

- 46 -

Paweł Miszczyk 8

WEU.461.1.1300.2020



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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA BUDOWY CHODNIKA ORAZ PERONU PRYZYSTATKOWEGO PRZY UL. OLSZANICKIEJ, NA ODCINKU OD UL. POD SKAŁĄ DO PRZYSTANKU MPK RACZKIEWICZA W STRONĘ CENTRUM REALIZOWANEGO W RAMACH ZADANIA NR BO.D7.1/20 PN. „WYREMONTUJEMY CHODNIKI NA ZWIERZYŃCUI” BUDŻETU OBYWATELSKIEGO MIASTA KRAKOWA.

W odpowiedzi na pismo DW.454.4.2.2020 z dnia 09.11.2020 r. (data wpływu do KEGW 10.11.2020 r.) w sprawie warunków technicznych na odprowadzenie wód opadowych, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, w rozpatrywanym terenie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. W bezpośrednim sąsiedztwie KEGW nie posiada w tym terenie kanalizacji opadowej oraz rowów, których jest administratorem.

W związku z powyższym odprowadzenie wód opadowych z jednostronnego chodnika wzdłuż ul. Olszanickiej na odcinku od ul. Pod Skałą do przystanku MPK Raczkiewicza w stronę centrum, należy wykonać powierzchniowo, do istniejącego rowu przydrożnego zlokalizowanego w rejonie skrzyżowania z ul. Pod Skałą, poprzez odpowiednie ukształtowanie spadków podłużnych i poprzecznych chodnika.

Dodatkowo Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że wody opadowe należy zagospodarować tak, by nie zakłócać gospodarki wodnej sąsiednich działek.

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

Otrzymują:

1 x Adresat (bez załączników)

1 x aa (W/U)

Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
tel. +48 12 91 67 588, sekretariat@kegw.krakow.pl
31-828 Kraków, os. Złotej Jesieni 14
www.kegw.krakow.pl

Adrian Cebula
Zastępca Dyrektora
ds. Gospodarki Wodnej

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Ul. Centralna 53
ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Data... 25. LUT. 2021

Podpis.....

- 46 -

Podpis sekretarza
Pawel Mrozynski



IPO.452.46.1.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: wydania warunków technicznych ZDMK dla zadania pn. „Wyremontujmy chodniki na Zwierzyńcu!” - opracowanie dokumentacji projektowej dla dobudowy chodnika oraz przebudowy peronu przystankowego MPK Raczkiewicza przy ul. Olszanickiej.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa przedkłada następujące warunki techniczne w zakresie branży drogowej, konstrukcji nawierzchni oraz oznakowania i urządzeń BRD dla wykonania ww. zadania inwestycyjnego:

I. Wytyczne w zakresie branży drogowej

1. Ul. Olszanicka na przedmiotowym odcinku jest drogą publiczną kategorii powiatowej. Parametry techniczne projektowanego chodnika oraz peronu (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe, warunki widoczności i przejezdności, zapewnienie skrajni drogowych – szczególnie w rejonach występowania uzbrojenia (np. słupów), urządzeń technicznych dróg, zieleni, obiektów budowlanych) 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. 2016. 124 ze zm.), m.in.:*
 - a. Szerokość chodnika przy jezdni nie powinna być mniejsza niż 2,0m (do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża).
 - b. Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych.
 - c. Ciągi piesze powinny mieć normatywne pochYLENIA podłużne i poprzeczne.)
2. Możliwość budowy chodnika o normatywnych parametrach w ul. Olszanickiej oraz określenie zakresu robót niezbędnych dla realizacji zadania, wymaga analiz szerokości istniejącej jezdni, pobocza, działek drogowych jak również przebiegu krawędzi jezdni istniejącej zieleni w tym zieleni wysokiej i rozwiązania kolizji branżowych.
3. Szerokość peronu, zastosowanie odpowiednich krawężników na peronach przystankowych, lokalizacja oraz rodzaj wiaty – zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi przez Zarząd Transportu Publicznego pismem znak: TT.421.164.2020 z dnia 30.11.2020r.. Wymiana wiaty na nową z zachowaniem skrajni drogowych.
4. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochYLEN

- podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia terenu przyległego.
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić przebudowę istniejących dojazdów i zjazdów, w celu dostosowania wysokościowego do projektowanego chodnika
 6. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i powinny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dokumentacja projektowa winna 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. Stachowicza 18, Kraków).
 7. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunków mrozoodporności, jednocześnie uwzględniając uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich.
W zakresie konstrukcji nawierzchni chodnika należy zastosować krawężnik kamienny 20x30, kostka betonowa bezfazowa behaton szara (zjazd czerwona) o grubości 8cm.
 8. Należy zapewnić prawidłowe warunki oświetlenia i odwodnienia.
 9. We wskazanej lokalizacji istnieje oświetlenie na słupach TAURON i nie koliduje z ww. planowaną inwestycją.
 10. W zakresie odwodnienia zostały wydane warunki przez Jednostkę KEGW pismem znak: WEU.461.1.1300.2020 z dnia 23.11.2020r.
 11. Na etapie przygotowania inwestycji należy wziąć pod uwagę ewentualną kolizję z istniejącą zielenią. W zakresie zieleni dokumentacja projektowa, powinna zawierać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej.
 12. Pod projektowanym układem drogowym należy zabezpieczyć istniejące sieci uzbrojenia podziemnego na warunkach uzyskanych od właścicieli sieci. Rozwiązać występujące kolizje branżowe i uzyskać wymagane prawem uzgodnienia.
 13. Za wszystkie przyjęte rozwiązania i ich zgodność z normami, prawem budowlanym i innymi przepisami oraz skoordynowaniem z kolidującymi projektami innych branż odpowiada Projektant.
 14. Projekt budowlany zawierający rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania (budowa chodnika/dojścia do peronu przystanku) podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

II. Wytyczne w zakresie oznakowania, sporządzenia projektu organizacji ruchu i urządzeń BRD

Wykonawca w ramach ww. zadania zobowiązany będzie do sporządzenia projektu docelowej organizacji ruchu zgodnie z wytycznymi określonymi w §5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177 poz. 1729 z późn. zm.). Na wykonawcy ciążył będzie obowiązek uzyskania zatwierdzenia ww. projektu przez organ zarządzający ruchem (w przypadku dróg publicznych na terenie miasta Krakowa: Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK). Po zatwierdzeniu projektu stałej organizacji na Wykonawcy będzie ciążył obowiązek wykonania go w terenie przy uwzględnieniu zapisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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, poz. 2181 z późn. zm.).

1. Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,5 mm, krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywiniecie. Każdy powtarzalny symbol znaku lub tablicy musi być wykonany metodą sitodruku przy użyciu farb transparentnych odpowiednich dla typu i rodzaju folii odblaskowej.
2. 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/*
3. Lico znaku z folii odblaskowej **typu II mikropryzmatycznej** z minimalnym współczynnikiem odblaskowości dla folii białej na poziomie 250 cg/Lux/m² - wykonanej z jednego kawałka folii. Na wszystkie elementy znaku wymagana jest 10 letnia gwarancja.
4. 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.
5. 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
6. Słupki z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie, grubość ścianki min. 3,2 mm powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana.
7. Na nowej nawierzchni (przed upływem 1 miesiąca) należy wykonać docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowo (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.

8. 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.
9. Nie dopuszcza się montażu słupków pod znaki oraz słupków blokujących w wydzielonym terenie zielonym, klombie który jest przeważnie zlokalizowany w ciągu pieszym.
10. **W dokumentacji należy uwzględnić lokalizację tablicy informacyjnej celem oznakowania, że zadanie zostało wykonane w ramach budżetu obywatelskiego, zgodnie z Systemem Identyfikacji Wizualnej Miasta Krakowa – Tablice Informacyjne – Budżet Obywatelski**

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.

Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Janina Pokrywa

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x aa IPO