



RU.461.6.30.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych przebudowy oświetlenia ul. Bochnaka dla zadania pn.: „Rozbudowa ul. Bochnaka” w Krakowie – ZDMK/T1.36/21.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa w odpowiedzi na otrzymane pismo wraz z załączonymi materiałami po przeprowadzonej analizie podaje następujące warunki budowy oświetlenia w lokalizacji zgodnie z wnioskiem:

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje sieć oświetlenia GMK zasilana z PZ3221. W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno – poglądowym.
2. Informujemy, że w rejonie przedmiotowej inwestycji została zrealizowana inwestycja pn.: „Rozbudowa i budowa ulicy Myślenickiej” oświetlenie należy projektować w nawiązaniu do zmodernizowanej sieci oświetlenia ul. Myślenickiej.
3. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (dostępne na www.zdmk.krakow.pl -> wytyczne dla projektantów).
4. W ramach planowanej inwestycji należy zdemontować istniejące oświetlenie oraz zaprojektować budowę nowego niezależnego oświetlenia linią kablową, doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Projektować słupy aluminiowe lub stalowe ocynkowane na fundamentach prefabrykowanych zgodnie z wymaganiami ZDMK.
 - b) Oprawy LED wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
 - c) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości układany w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
 - d) Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub zutylizować w porozumieniu z Działem UT tut. Zarządu.
 - e) Dla ewentualnych przejść dla pieszych projektować dedykowane oświetlenie zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Infrastruktury z dnia 20.07.2018 r. (dedykowane oprawy led) – zgodnie z wymaganiami ZDMK.
 - f) Zasilanie projektować od najbliższego słupa oświetleniowego będącego poza zakresem opracowania (kablowo, doziemnie).
5. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36), a następnie uzyskać opinię z Narady Koordynacyjnej Wydziału Geodezji UM Krakowa. Wszystkie urządzenia projektować wyłącznie w działkach Gminy Kraków. Uzgodnienie

lokalizacji może zostać wydane wyłącznie w oparciu o uzgodniony w tut. Zarządzie projekt branży drogowej.

6. Rozstaw słupów sieci oświetleniowej, ilość i wielkość źródeł światła dobrać wg. Obliczeń i wymagań natężenia oświetlenia dla danej kategorii zagospodarowania z zachowaniem wymaganej 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. 2019 poz. 1643 z póź. zm.) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawęzać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.
7. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
8. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie.
9. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.

Warunki zachowują ważność przez okres 3 lat.

Załączniki:

- 1) Schematy oświetlenia PZ3221

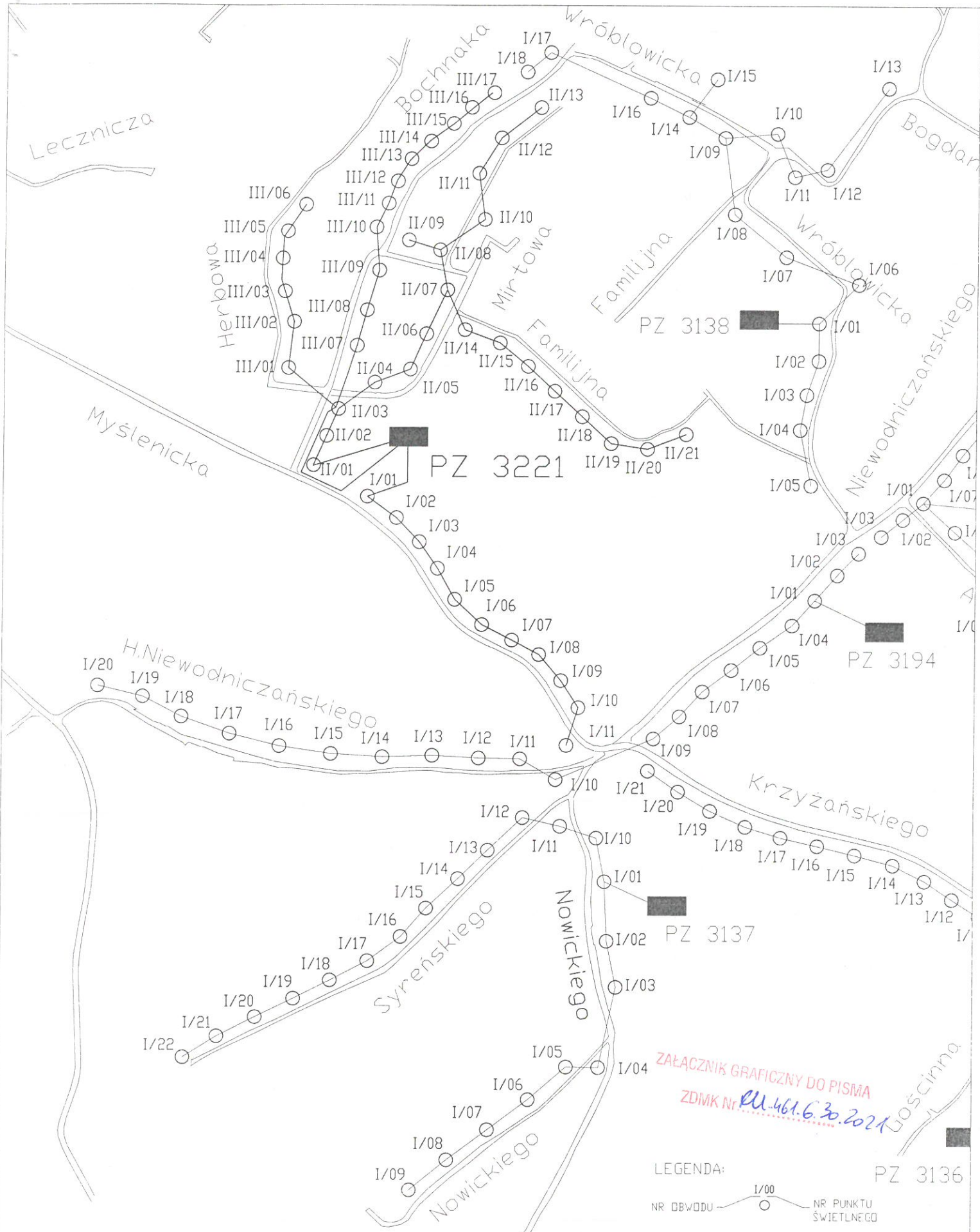
Z up. DYREKTORA ZDMK

Przemysław Czech
Kierownik Działu Uzgodnień

Otrzymują:

1 x IP

1 x aa RU (ID: 2184086).



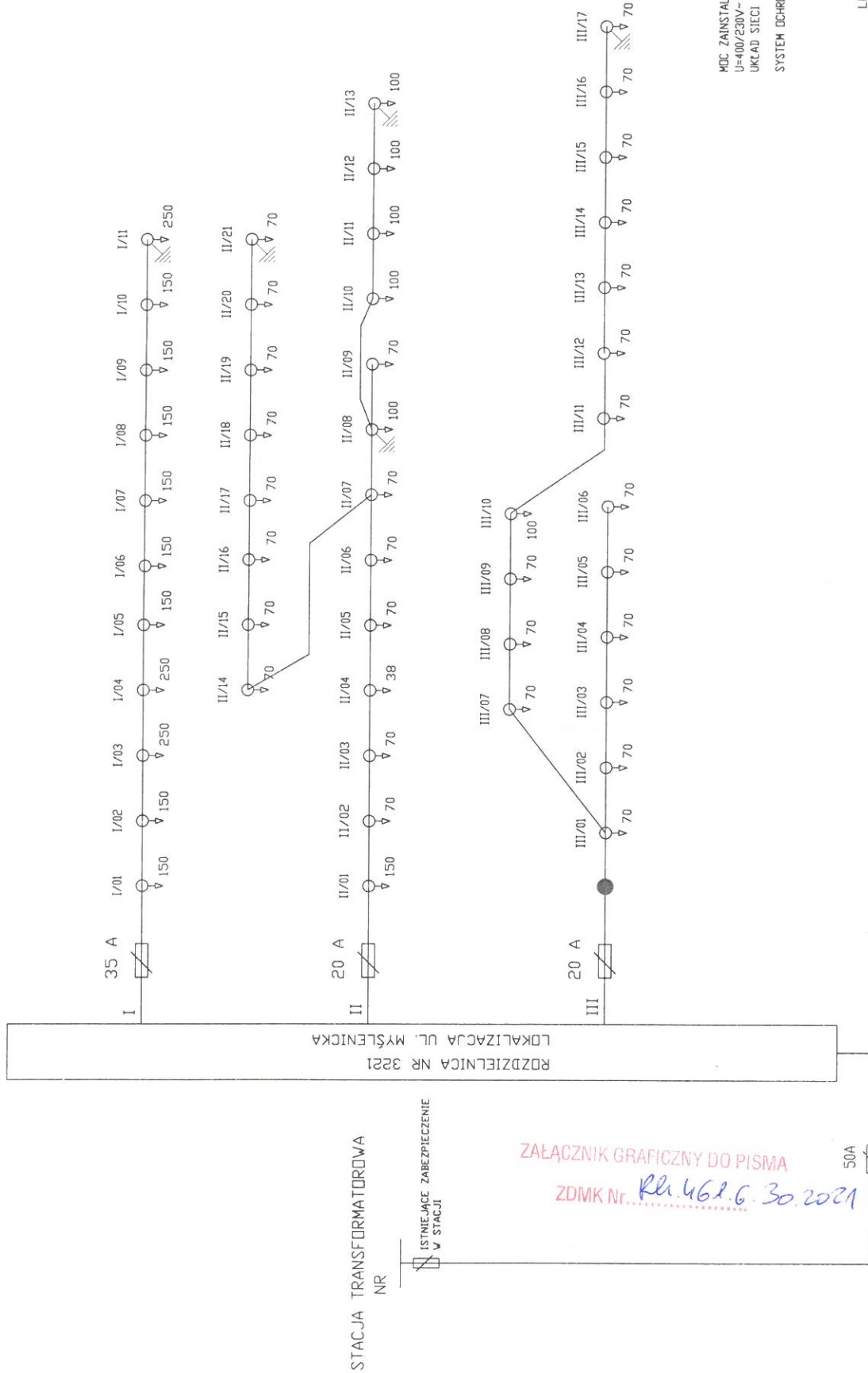
PZ 3221

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK Nr. PU.461.6.30.2021

LEGENDA:
 NR OBWODU — (1/00) — NR PUNKTU ŚWIETLNEGO

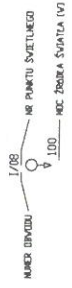
grup ZUE S. A.	NR OP. ES/TP/ /99
PLAN SYTUACYJNY ROZDZIELNICA NR: 3221	RYS NR 1

PZ 3221

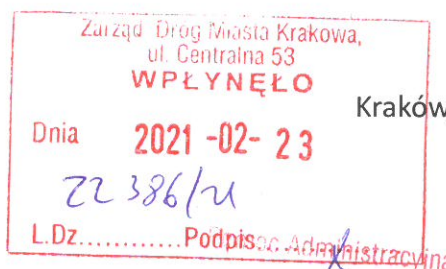


MOC ZAINSTALOWANA P1= 5,043 kW
 U=400/230V- 50Hz
 UKŁAD SIECI TN-C
 SYSTEM OCHRONY - SAMOCHYBNE SZYBKIE WYŁĄCZENIE

LEGENDA:



ZŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
 ZDMK Nr. *Rel. 462.6.30.2021*



Kraków, dn. 22 lutego 2021r.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Dział Przygotowania Inwestycji
Ul. Centralna 53
31 – 586 Kraków

**Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH
DLA INWESTYCJI PN: „ROZBUDOWA ULICY BOCHNAKA W KRAKOWIE”**

W odpowiedzi na pismo w sprawie warunków technicznych na odprowadzenie wód opadowych, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji brak jest miejskiej kanalizacji opadowej, w związku z czym odwodnienie planowanej inwestycji można wykonać w oparciu o zagospodarowanie wód w obrębie pasa drogowego tak, by nie zakłócać gospodarki wodnej sąsiednich działek poprzez zastosowanie elementów zielono – niebieskiej infrastruktury np. rowów chłonnych, lokalnych obniżzeń z bioretencją, muld chłonnych, powierzchniowych zbiorników infiltracyjno-retencyjnych.

Z uwagi na fakt, iż spadek naturalnej zlewni planowanej inwestycji jest w kierunku ul. Myślenickiej, można również rozważyć budowę kanału w Bochnaka i ul. Myślenickiej z niezależnym wylotem do rowu, dla którego odbiornikiem jest rzeka Wilga.

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).

O wydanie szczegółowych warunków technicznych należy zwrócić się do KEGW przed przystąpieniem do prac projektowych.

Otrzymują:

- 1 x Adresat (bez zał)
- 1 x aa (WEU)

IR-04.7211.39.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: „ROZBUDOWA UL. BOCHNAKA”

W odpowiedzi wiadomość przesłaną drogą elektroniczną z adresu anna.socha@zdmk.krakow.pl z dnia 25 stycznia 2021 r. przedkładaam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (mpzp) obszaru „Wróblowice” ulica prof. Adama Bochnaka (obecnie droga wewnętrzna) posiada przeznaczenie jako droga klasy dojazdowej (4 KDD), natomiast ulica Mirtowa, Herbowa oraz wskazany do rozbudowy odcinek ulicy na działkach nr 756, 757 jako ciąg pieszo-jezdny (odpowiednio: 4 KDX, 6 KDX oraz 5 KDX). Zarządca drogi, na etapie wydawania wytycznych dla przedmiotowego zadania, powinien podjąć decyzję w kwestii zastosowanej geometrii i związanej z tym ewentualnej konieczności zmiany kategorii drogi. W związku z powyższym:
 - ulicę Bochnaka zaleca się projektować o parametrach drogi klasy dojazdowej z obustronnym ciągiem pieszym o szerokości efektywnej 2,0 m;
 - w przypadku nadania kategorii drogi publicznej odcinka ulicy znajdującej się na działkach nr 756 oraz 757, koniecznym jest zapewnienie parametrów analogicznych jak dla ulicy Bochnaka. Przecięcie ww. ulicy z ul. Bochnaka należy projektować jako skrzyżowanie. W rozwiązaniu tym należy przeanalizować możliwości wykonania wyniesionej tarczy skrzyżowania;
 - w przypadku pozostawienia ww. odcinka ulicy jako drogi wewnętrznej, należy jej podłączenie do ul. Bochnaka wykonać w formie wyniesionej, analogicznie wykształcić podłączenia ulic Mirtowej oraz Herbowej.
- W celu zapewnienia prawidłowych rozwiązań oraz uporządkowania przedmiotowego obszaru koniecznym jest zwiększenie zakresu prac i objęcie rozbudową odcinka ul. Bochnaka znajdującego się na wysokości budynków nr 15 oraz 17.
- W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.

- Należy zachować ciągłość niwelety i nawierzchni chodnika.
- Koniecznym jest zapewnienie spójnych rozwiązań projektowych na połączeniu projektowanego odcinka ulicy Bochnaka z istniejącą infrastrukturą, w szczególności na skrzyżowaniu z ul. Myślenicką. W związku z powyższym zakres przedmiotowego zadania winien być wyznaczony w taki sposób, aby umożliwić prawidłowe dowiązanie do stanu istniejącego, uwzględniając konieczność zapewnienia ciągłości nawierzchni i niwelety chodnika, jak również czytelności zastosowanych rozwiązań.

Ponadto.

- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej (docelowej) oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).
- Parametry techniczne projektowanych rozwiązań winny być zgodne z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124, z 2019 r. poz. 1643).
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych, jak również koniecznym jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych (o ile zajdzie potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych na danym odcinku wskazanym do przebudowy/rozbudowy), tak aby była zapewniona wzajemna widoczność pieszy – pojazd szczególnie w okresie zmniejszonej widoczności, po zmroku.

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

Z poważaniem,

Dyrektor Wydziału
Łukasz Gryga

Otrzymują:

- 1 x adresat
- 1 x aa

W przypadku kierowania dalszej korespondencji należy powołać się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony.



IP.452.1.8.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla rozbudowy ul. Bochnaka w Krakowie

1. Ul. Bochnaka na przedmiotowym odcinku nie została zaliczona do żadnej z kategorii dróg publicznych, stanowi ogólnodostępną drogę wewnętrzną.
2. W obszarze objętym opinią obowiązują ustalenia Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Wróblowice” (4 KDD oraz 5 KDX). Docelowy układ drogowy winien być zgodny z ustaleniami obowiązującego MPZP.
3. W rejonie przedmiotowej inwestycji została zrealizowana inwestycja pn.: „Rozbudowa i budowa ulicy Myślenickiej jako drogi powiatowej klasy Z na odcinku od ronda przy zjeździe z autostrady A-4 do skrzyżowania z ulicami Niewodniczańskiego i Krzyżańskiego” objęta Decyzją ZRID nr 20/4/2015 znak: AU-01-2.6740.4.14.2015.BUR z dnia 26.11.2015r.

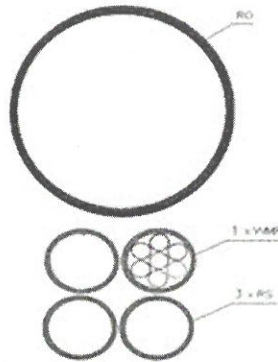
Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Parametry techniczne docelowego układu drogowego przeznaczonego do rozbudowy (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.)* – w zakresie docelowego układu drogowego 4KDD oraz *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 2002 nr 75 poz. 690)* – w zakresie docelowego układu drogowego 5KDX.
2. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry drogi (w tym m. in. szerokości jezdni, pobocza, przebiegu krawędzi jezdni).
3. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłeń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia terenu przyległego.
4. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi, ze szczególnym uwzględnieniem zapisów MPZP oraz zgodnie z ww. *Rozporządzeniem*.
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
6. Przewidzieć przebudowę/rozbudowę skrzyżowania ulic: Mirtowa – Bochnaka - Herbowa.
7. Objąć niezbędnym zakresem przebudowy/rozbudowy ul. Bochnaka, w zakresie ukształtowania prawidłowego toru jazdy w rejonie działek 573/2, 579, 580 obr. 92 Podgórze, który w sposób czytelny zobrazuje pierwszeństwo przejazdu.
8. Należy przewidzieć rozbiórkę istniejącego ogrodzenia.
9. Należy przewidzieć chodnik zgodnie z ww. *Rozporządzeniem*, w tym:
 - Minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m.
 - Do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża.
 - Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych.
 - Ciągi piesze powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.

- Na przejściach dla pieszych zastosować maty z kostką integracyjną (obustronnie) i odkrycie krawężnika max. $h=+2\text{cm}$.
10. Zakres budowy chodnika należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy.
 11. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy przewidzieć przebudowę istniejących dojazdów i zjazdów, w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego. Przedmiotowa inwestycja nie może pogorszyć dotychczasowych warunków obsługi komunikacyjnej istniejącej zabudowy.
 12. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.
 13. 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.
 14. Ponadto należy:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, UM MIR - przed zaopiniowaniem koncepcji/ uzgodnieniem projektu budowlanego;
 - b) w przypadku wystąpienia ewentualnych kolizji z istniejącą zielenią, należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej.
 - 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;
 15. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
 16. 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.
 17. Zarząd wybudował nową kanalizację opadową, która na skrzyżowaniu ul. Myślenickiej z ul. Bochnaka posiada odejście boczne w jej kierunku zakończone studnią rewizyjną. Do studni podłączono odwodnienie liniowe i boczne odgałęzienie zakończone studnią.
 18. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

Warunki techniczne w zakresie kanału technologicznego:

1. Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie: budowy dróg publicznych; przebudowy dróg publicznych, chyba że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny.



2. Zaprojektować kanał technologiczny typu KTu1 tj. ciąg złożony z modułu jednej rury RO 110/95 (średnica zewn. / średnica wewn.), trzech rur RS40/3,7 mm i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm.

3. Kanał technologiczny, powinien spełniać warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne oraz wytyczne dla projektantów umieszczone na stronie zdmk.krakow.pl.

4. Zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji.

5. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m.

6. Pod nowo budowaną drogą, należy zaprojektować kanały technologiczne przepustowe zakończone studniami kablowymi (jako odejścia od głównej trasy kanału technologicznego).

7. Minister właściwy do spraw informatyzacji, na wniosek zarządcy drogi w drodze decyzji, zwalnia zarządcę z obowiązku budowy kanału technologicznego, jeżeli w pobliżu pasa drogowego istnieje już kanał technologiczny lub linia światłowodowa, posiadające wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych lub w sytuacji, gdy lokalizowanie kanału technologicznego byłoby ekonomicznie nieracjonalne lub technicznie niemożliwe. Wniosek do ministra właściwego do spraw informatyzacji składa się najpóźniej na 3 miesiące przed dniem złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o pozwoleniu na budowę albo przed dniem zgłoszenia przebudowy dróg.

Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Janina Pokrywa

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 Drogowej

Podinspektor

Anna Socha

Kierownik Działu
Przygotowania Inwestycji

Michał Skrzypiec