



Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla inwestycji: „Opracowanie analizy możliwości przebudowy ul. Ognistych Wici – koncepcja”.

1. Ulica Ognistych Wici jest drogą wewnętrzną gminną, dla prowadzenia ruchu lokalnego w osiedlu Piastów. Wzdłuż ulicy występują w stanie istniejącym stanowiska parkingowe, również parkowanie odbywa się na jezdni i chodniku.
2. W obszarze objętym opinią nie obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.
3. W obszarze sporządzanej inwestycji na zlecenie Wydziału Gospodarki Komunalnej UMK została opracowana w 2016r. koncepcja programowo-przestrzenna układu komunikacyjnego w rejonie os. Piastów, Opracowanie obejmowało wariantowe rozwiązania dla przebudowy/rozbudowy ul. Piasta Kołodzieja wraz z przedłużeniem linii tramwajowej, budową pętli tramwajowej i autobusowej oraz P&R.
4. W obszarze sporządzanej inwestycji została opracowana Koncepcja programowo-przestrzennej układu komunikacyjnego w rejonie os. Piastów - Wariant II – zadanie Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie.
5. ZDMK wydał opinię do koncepcji obsługi komunikacyjnej planowanej inwestycji polegającej na budowie parkingu na os. Piastów 58 w Krakowie na dz. nr 196/3 obr. 1 Nowa Huta, przy ul. Ognistych Wici dla Spółdzielni Mieszkaniowej Mistrzejowice – Północ.
6. Zaleca się sporządzenie koncepcji w celu określenia m.in. zajętości terenu i parametrów docelowych układów drogowych wraz ze skrzyżowaniami oraz niezbędnych elementów pasa drogowego, jak również powiązaniemi Inwestycji planowanych w przedmiotowym rejonie i ich koordynacji, wraz z uwzględnieniem odcinka prac na powiązaniu planowanych inwestycji, w celu zapewnienia ciągłości parametrów docelowych układów drogowych, bez zbędnych zawężeń.
7. Przedmiotowe zadanie należy rozpatrywać w kontekście / koordynacji z innymi inwestycjami drogowymi realizowanymi na podstawie umów zawartych z inwestorami inwestycji niedrogowych. Informacje z zakresu inwestycji drogowych realizowanych na podstawie umów z inwestorami inwestycji niedrogowych można pozyskać w ZDMK – tryb dostępu do informacji będących informacjami publicznymi.

Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), projektować w oparciu o *Rozporządzenie 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.)* przy uwzględnieniu zmian zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
2. 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 dróg i terenu przyległego.
3. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego.
4. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
5. W niezbędnym zakresie należy przebudować/rozbudować wszystkie skrzyżowania z innymi drogami zapewniając prawidłowe parametry techniczne.
6. W zakresie chodników:
 - a) Szerokość chodnika usytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinna być mniejsza niż 2,00 m (§ 44.2) (do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża), a w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się zmniejszenie

- tej szerokości do 1,25 m, przy dodatkowym uwzględnieniu skrajni chodnika 0,5m od krawędzi zatoki postojowej, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszego.
- b) Szerokość chodnika nieusytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinna być mniejsza niż 1,5 m, a w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się zmniejszenie tej szerokości do 1,0 m.
 - c) W miejscu występowania przeszkody dopuszcza się rozdzielenie chodnika na co najmniej dwie odrębne części, pod warunkiem że każda z nich będzie mieć szerokość nie mniejszą niż 1,0 m.
 - d) Przy zastosowaniu jednostronnego chodnika należy zapewnić jednolitą szerokość jezdni, normatywne pobocze gruntowe/opaskę, a od strony projektowanego chodnika, miejsc postojowych ściek, który jest elementem odwodnienia drogi.
 - e) Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych.
 - f) Ciągi piesze powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
7. Zapewnić ciągłość normatywnych ogólnodostępnych chodników na zakresach opracowania, wraz z zapewnieniem przeprowadzenia pieszych w miejscach bezpiecznych i widocznych dla wszystkich uczestników ruchu, zapewnić chodniki pomiędzy miejscami postojowymi a istniejącymi chodnikami, powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem istniejącej zabudowy.
8. Przed przejściami dla pieszych dla pasów medialnych przewidzieć wykonanie prostopadłego pasa prowadzącego wykonanego z płytek posiadających rowki prowadzące.
9. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić przebudowę istniejących dojazdów oraz zjazdów, w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego. W przypadku zjazdów należy przewidzieć obniżenie krawężnika $h=4\text{cm}$ przy chodniku, przy poboczach $h=2\text{cm}$.
10. W przypadku budowy/przebudowy miejsc postojowych:
- a) Wymiary stanowisk postojowych należy przyjąć zgodnie z §116 DZ.U. nr 43 w zależności od przyjętego sposobu parkowania, usytuowania w stosunku do krawędzi jezdni, szerokości jezdni manewrowe oraz przy uwzględnieniu stanowisk dla osób niepełnosprawnych.
 - b) Lokalizacja miejsc postojowych winna spełniać warunki widoczności i bezpieczeństwa uczestników ruchu, w szczególności w rejonie skrzyżowań/zjazdów/włączeń dróg/przejazdów dla pieszych etc.
 - c) Manewry wyjazdu ze skrajnych miejsc postojowych winny się odbywać poza strefami oddziaływania skrzyżowania, jak również poza włączeniami innych dróg i zjazdami.
 - d) Miejsca postojowe nie mogą blokować/likwidować dojazdów pieszych jako połączeń między układem wewnętrznym zabudowy a pasami drogowymi.
11. Przy przebudowie/modernizacji przedmiotowej ulicy zaleca się objąć przebudową/rozbudową skrzyżowania z publicznymi drogami – całe tarcze skrzyżowań oraz włączenia dróg wewnętrznych -> jeśli zaistnieje konieczność.
12. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu istniejącego/planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności. Należy przyjąć:
- a) Konstrukcje nawierzchni jezdni zaprojektować min. KR3. Nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego (AC),
 - b) Nawierzchnia chodników kolor szary beżowa behaton,
 - c) Nawierzchnia parkingów kolor szary fazonowa behaton,
 - d) Nawierzchnia zjazdów kolor czerwony beżowa behaton,
 - e) Nawierzchnia chodników przy przejściach dla pieszych dostosować z uwzględnieniem osób niepełnosprawnych tj. obniżyć odkrycie krawężnika oraz zastosować pasy medialne,
 - f) Pojektować krawężnik szary 15x30 na ławie betonowej oraz obrzeże szare 8x30 na ławie betonowej,
- Infrastruktura winna być zaprojektowana zgodnie z uchwałą nr XCI/2394/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22.12.2017r
13. Projektować przy zachowaniu stateczności skarp, ogrodzeń, powiązań z istniejącymi dojazdami, zjazdami.
 14. 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.
 15. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia na warunkach uzyskanych od KEGW i ZDMK.
 16. Rozwiązać kolizje z istniejącą zielenią tj. drzewami, krzewami, etc. - uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej.

17. Należy rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci.
18. Zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0.5 m. Ponadto należy zapewnić bezpieczną odległość od drzew i krzewów (zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami). Infrastrukturę nie związaną z funkcjonowaniem drogi, a kolidującą z docelowym układem drogowym należy w całości usunąć.
19. Uwzględnić wszystkie inwestycje w danym rejonie, które posiadają dokumentację formalno-prawną, w tym m.in. decyzje na lokalizację/przebudowę zjazdów/uzgodnienia/umowy/pozwolenia na budowę etc.
20. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie. Winna ona pozyskać niezbędne uzgodnienia/opinie

Warunki techniczne w zakresie kanału technologicznego:

W myśl art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych zarządca drogi w trakcie budowy lub przebudowy drogi jest zobowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym:

1. budowy dróg publicznych,
2. przebudowy dróg publicznych, chyba że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny.

Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Janina Pokrywa



RU.461.6.47.2021

Inwestor:
Gmina Miejska Kraków
Reprezentowana przez:
Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Dotyczy: warunków wykonania oświetlenia w ul. Ognistych Wici.

W nawiązaniu do wniosku z dnia 2021 01.15 w sprawie warunków modernizacji oświetlenia ulicznego w rejonie ul. Ognistych Wici uprzejmie informuję, że w celu realizacji zadania należy:

1. Wykonać obliczenia fotometryczne oraz elektryczne dla analizowanego rejonu .
2. W obliczeniach fotometrycznych uwzględnić lokalizację opraw oświetleniowych zamontowanych na słupach istniejących dla zachowanie równomierności oświetlenia w ciągu dogi oraz istniejący układ zieleni wysokiej.
3. Zakresem zadania objąć przejścia dla pieszych zlokalizowane w rejonie. Dla przejść zaprojektować oprawy dedykowane wg wymagań ZDMK
4. Na całym odcinku przewidzieć słupy stalowe lub aluminiowe na fundamentach betonowych z oprawami typu LED.
5. Wykonać nową ziemną sieć kablową pomiędzy projektowanymi słupami oświetleniowymi, kablem typu YKXS 5x16mm².
6. Nowe połączenia kablowe ze słupem oświetleniowymi zlokalizowanymi poza zakresem przebudowy, realizować siecią doziemną, kablem typu YKXS 5x16mm². Połączenia z istniejącą siecią zaprojektować we wnękach instalacyjnych. Nie dopuszcza się łączenia kabli na trasie
7. Linie kablowe prowadzić w rurach ochronnych o średnicy minimum 75mm.
8. Lokalizację projektowanego kabla zasilającego oraz słupów uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) po uzgodnieniu **projektu budowlanego branży drogowej** a następnie uzyskać opinię z Narady Koordynacyjnej WG UMK
9. Do uzgodnienia w tutejszym Zarządzie przedłożyć projekt wykonawczy sieci oświetleniowej zawierający między innymi:
 - a. niniejsze warunki
 - b. kopie uzgodnienia projektu budowlanego branży drogowej

c. opinię Narady Koordynacyjnej WG UMK

10. 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).
11. Dla inwestycji uzyskać inne niezbędne opinie i uzgodnienia w tutejszej Jednostce i pozostałych Jednostkach miejskich zgodnie z ich kompetencjami oraz obowiązującym prawem i procedurami.
12. Projekt wykonawczy uzgodnić w ZDMK.
13. W trakcie realizacji projektu zapewnić ciągłość oświetlenia obszarów dotychczas objętych systemem,
14. W opracowaniu należy zawrzeć informację o konieczności dopuszczenia Wykonawcy do prac przy sieci oświetlenia ulicznego przez jednostkę realizującą na zlecenie ZDMK prace związane z bieżącym utrzymaniem systemu oświetlenia.

Projekt powinien zostać opracowany w oparciu o wytyczne dla projektantów, zawarte załączniku nr 6, zarządzenia nr 117/2019 dyrektora ZDMK z dnia 2019.09.06. dostępnym pod lresem <https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/wytyczne/>

W załączeniu przekazujemy schemat połączeń szafy sterowania oświetleniem ulicznym, 2109 oraz mapę sytuacyjną obszaru objętego zasilaniem z jej obwodów informując jednocześnie, że moc zamówiona dla tego PZ wynosi 9,0kW a zainstalowana 8,08kW.

Wykonawca jest zobowiązany do przekazania do ZDMK dokumentacji powykonawczej dwóch egzemplarzach

Z up. DYREKTORA ZDMK

~~Przemysław Czech~~
Kierownik Działu Uzgodnień

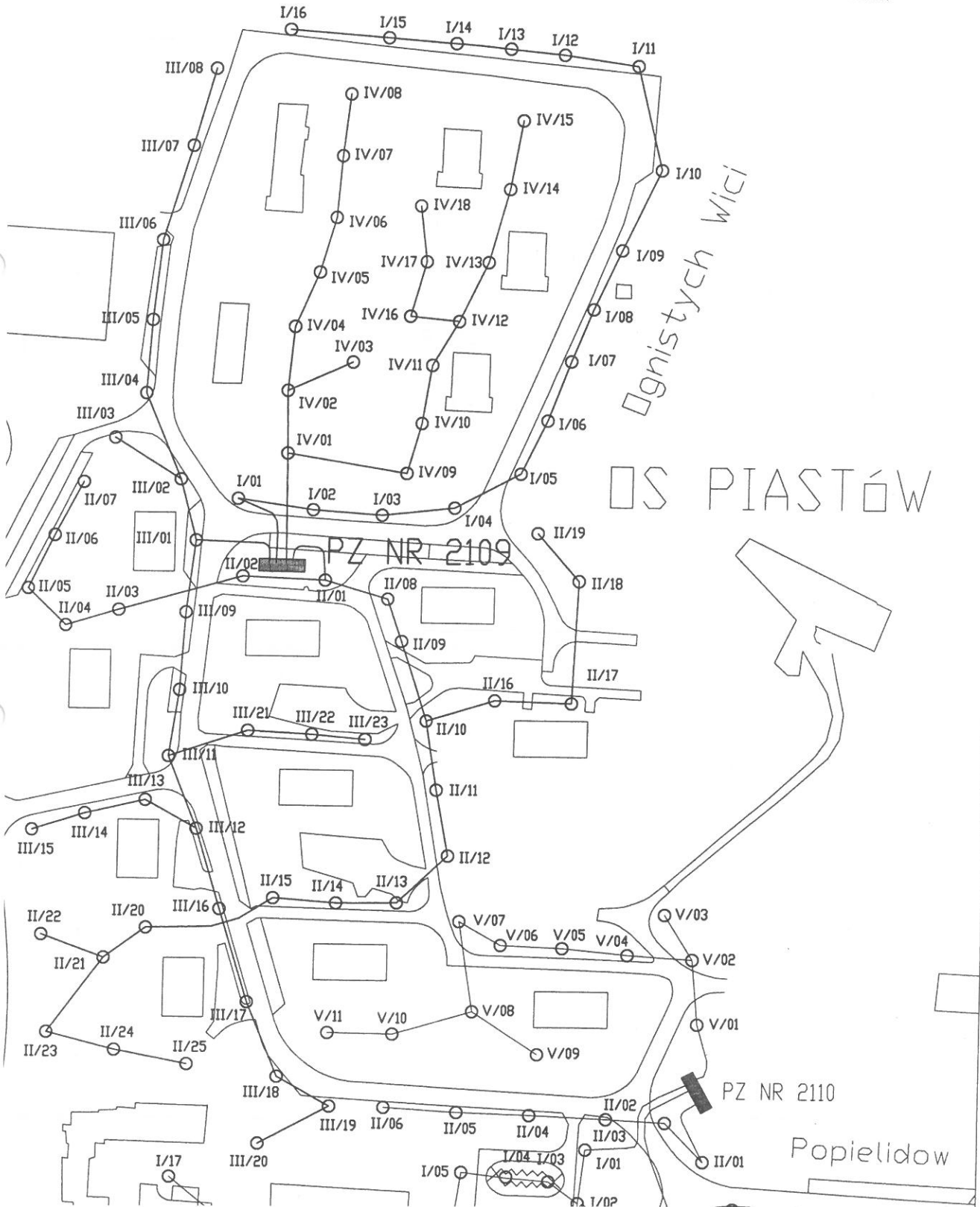
Otrzymują:

1 x Adresat + załączniki

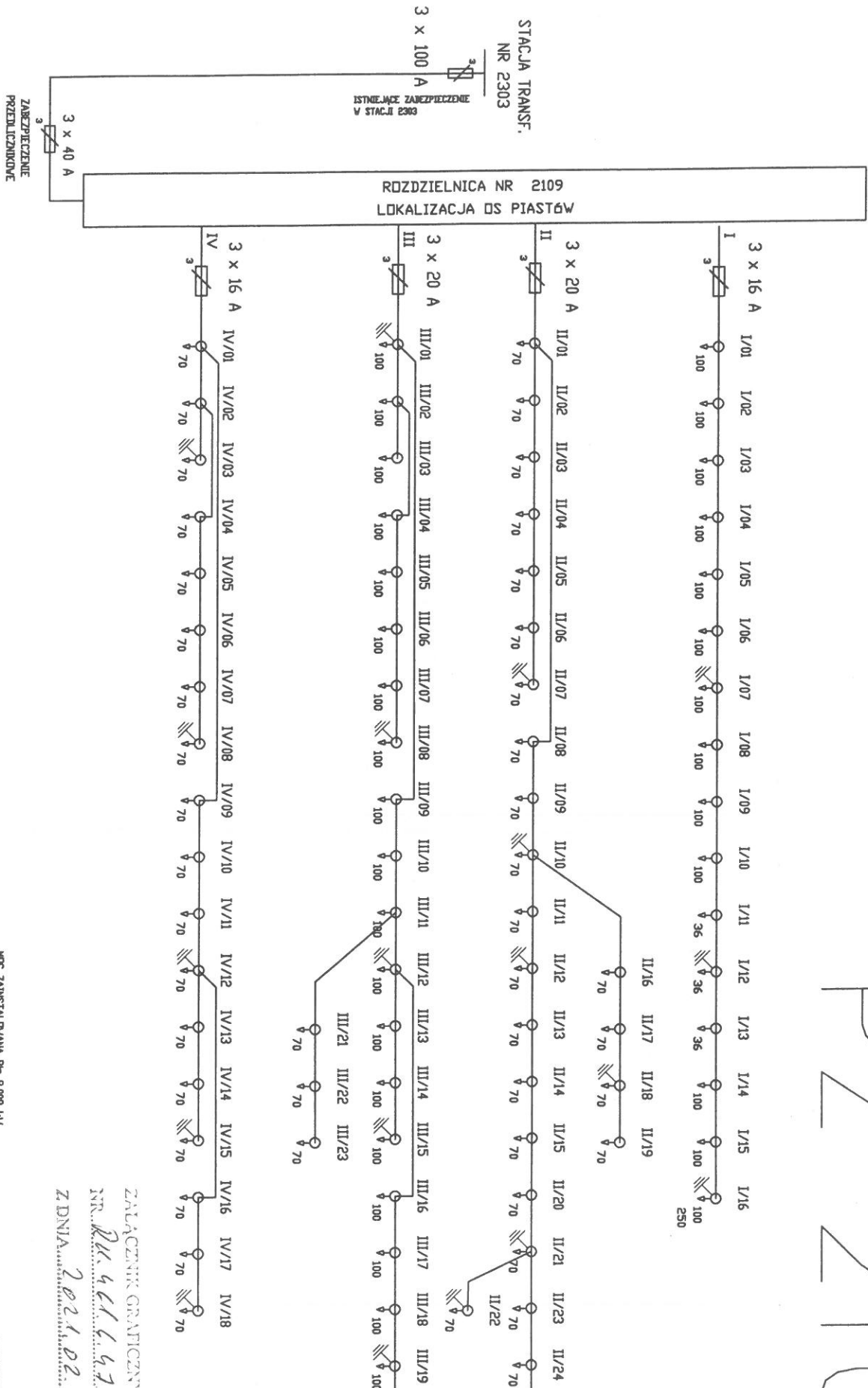
1 x aa RU ID: 2195306

.A.	
NY R: 2109	RYS NR 1

Pism.
ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO DECYZJI
NR PU.461.642.2021
Z DNIA 2021.02.18



PZ 210



MOC ZAINSTALOWANA P= 8,009 kW
U=380/220V-50Hz
UKŁAD SECTI TN-C

LEGENDA

ZALĄCZENIE GRANICZNE
NR. *210/411/47*
Z DNIA *2021.02*