



RU.461.6.31.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy oświetlenia dla zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa ul. Chałubińskiego”.

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. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (do pobrania ze strony www.zdmk.krakow.pl -> wytyczne dla projektantów) oraz wymagania określone w Zarządzeniu Nr 3113/2018 PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA z dnia 15.11.2018r. w sprawie wprowadzenia „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”
2. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie GMK na słupach Tauron Dystrybucja S.A. zasilane z PZ: 3276, 3462, 3445. Na etapie projektowym uzyskać aktualne schematy obwodów.
3. W ramach inwestycji zdemontować istniejące oświetlenie wraz z SON i zaprojektować budowę oświetlenia linią kablową doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) projektować słupy stalowe ocynkowane lub aluminiowe na fundamentach prefabrykowanych zgodne 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 układowy w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią, zjazdami np. DVR).
 - d) Projektować dedykowane oświetlenie przejść dla pieszych z oprawami asymetrycznymi – zgodnie z wymaganiami ZDMK.
 - e) Zasilanie projektować w oparciu o nową szafę/szafy oświetlenia ulicznego wyposażoną między innymi w sterownik centralny zgodny z systemem ZDMK. O warunki zasilania wystąpić do Tauron Dystrybucja S.A. Wstępnie zaopiniować projekt zasilania szaf w TD S.A.
 - f) Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub utylizować – w porozumieniu z Działem UT tuż. Zarządu.
4. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wykonanie częściowo zasilania w nawiązaniu do istniejącego oświetlenia (dla zakresu nieobjętego inwestycją).
5. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) w oparciu o uzgodniony projekt branży drogowej.
6. Rozstaw słupów i moc opraw dobrać do planowanego zagospodarowania z zachowaniem wymogów stawianych oświetleniu. 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 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. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie – uzyskać dopuszczenie do prac.
 9. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
 10. Na etapie wydawanie warunków analizie nie podlegają własności działek. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK.
 11. 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) Brak

Z up. DYREKTORA ZDMK

Przemysław Czech
Kierownik Działu Uzgodnień

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa RU (IP, ID: 2184091).

IR-04.7211.40.2021

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

**Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: „PRZEBUDOWA ULICY
CHAŁUBIŃSKIEGO”**

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

- Ulicę należy projektować o parametrach klasy zgodnych z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (mpzp) obszaru „Swoszowice Południe” oraz „Swoszowice Uzdrowisko”, tj. jako ulicę klasy lokalnej.
- Szerokość jezdni winna być dostosowana do prowadzenia ruchu komunikacji zbiorowej. W związku z powyższym zaleca się wykonanie jezdni szerokości 6,0 m.
- Ulica winna posiadać obustronne chodniki o szerokości nie mniejszej niż 2,00 m. Dopuszcza się wyjątkowo, w przypadku mniej zwartej zabudowy i ograniczeń terenowych, wyznaczenia odcinkowo jednostronnego ciągu pieszego wraz z zapewnieniem prawidłowego powiązania między projektowanymi ciągami.
- Wyznaczane przejścia dla pieszych winny być lokalizowane w miejscach zapewniających wzajemną widoczność pieszy – pojazd oraz wyposażone w wyspy azylu.
- W miejscu wyznaczanych przystanków komunikacji zbiorowej, w zależności od wytycznych Zarządu Transportu Publicznego, należy zapewnić poszerzenie, chodnika w celu wyznaczenia peronu przystankowego, ewentualnie rozważyć wykonanie zatok autobusowych.
- W celu zastosowania kompleksowych rozwiązań, zakresem zadania sugeruje się objąć ulicę Tytusa Chałubińskiego od skrzyżowania z ul. Szybisko (wraz z przedmiotowym skrzyżowaniem) do granic miasta.
- Geometria skrzyżowań (układ pasów, typ skrzyżowania) na odcinku objętym zakresem należy projektować w oparciu o natężenia ruchu. Konieczne jest przeanalizowanie struktury kierunkowej, w celu przyjęcia prawidłowego typu skrzyżowania.

- Podłączenia dróg wewnętrznych oraz zjazdy publiczne sugeruje się wykonać jako wyniesione.
- 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 Tytusa Chałubińskiego 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, 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.

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





IP.452.3.6.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla przebudowy ul. Chałubińskiego w Krakowie

1. Ulica Chałubińskiego jest drogą publiczną o kategorii gminnej (603787 K).
2. W obszarze objętym opinią obowiązują Miejskowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego obszarów „Swoszowice Uzdrowisko” oraz „Swoszowice-Południe”.
3. Zgodnie z ww. MPZP ul. Chałubińskiego zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających teren 6 KDL i 3 KDL. Docelowy układ drogowy winien być zgodny z ustaleniami obowiązującego MPZP.

Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), projektować zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.).
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 terenu przyległego.
3. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry dróg publicznych (w tym m. in. szerokości jezdni i pobocza oraz chodnika, granic pasa drogowego, przebiegu krawędzi jezdni).
4. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi L (lokalna), zgodnie z ww. rozporządzeniem.
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
6. Przewidzieć przebudowę skrzyżowań z innymi drogami.
7. Przeanalizować zapewnienie obustronnego chodnika, zgodnie z ww. rozporządzeniem, w tym m. in.:
 - a) minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m,
 - b) szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych,
 - c) ciągi pieszce powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
8. 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.
9. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej przewidzieć przebudowę istniejących zjazdów i dojazdów w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego.
10. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.
11. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i powinny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dokumentacja projektowa powinna uzyskać pozytywną opinię Zespołu Konsultacyjnego ds. dostępności Infrastruktury Miejskiej Do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych działający przy Powiatowej Społecznej

Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa (ul. Dekerta 24, 30-703 Kraków).

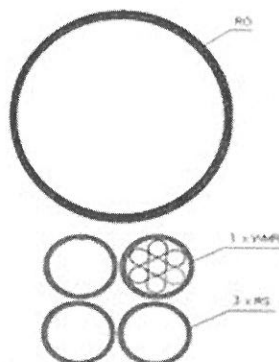
12. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.

13. Ponadto:

- a) uzyskać pozytywną opinię: audytu rowerowego, MIRu;
- b) o warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna;
- c) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
- d) należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
- e) należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego w szczególności w rejonie skrzyżowań, zjazdów do posesji z uporządkowaniem ich geometrii (indywidualnych, publicznych) itp.

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. 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.



3. 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.
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 Pokrywka

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 Skrzyplac



Kraków dn, 10 marca 2021r.

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA ZADANIA PN: „**PRZEBUDOWA UL. CHAŁUBIŃSKIEGO**”.

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.

Odwodnienie z planowanej inwestycji można wykonać poprzez budowę kanału opadowego z włączeniem do:

- „rowu Wróblowickiego” lub do rzeki Wilgi.

Przy planowanym odprowadzeniu wód do rzeki Wilgi lub do koryta otwartego „Rowu Wróblowickiego” o warunki na ich odprowadzenie należy zwrócić się do jej administratora tj. PGW WP RZGW w Krakowie.

Średnicę kanału należy zaprojektować z uwzględnieniem całej docelowej zlewni do niego przynależnej (ciążącej). Budowa tego odcinka kanału pozwoli w przyszłości na uporządkowanie systemu odwodnienia całej jego zlewni.

Projekt kanalizacji należy wykonać zgodnie z wytycznymi umieszczonymi na stronie internetowej pod adresem: kegw.krakow.pl/wytyczne-do-projektowania/.

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)

z up. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
Piotr Zymon

