Kraków

Kraków, 10.03.2021 r.

IR-04.7211.65.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: „ROZBUDOWA UL. RĄCZNEJ NA ODCINKU OD SKRZYŻOWANIA Z UL. TARGOSZA DO UL. PŁK. BARTY"

W odpowiedzi wiadomość przesłaną drogą elektroniczną z adresu mkrzyzanowska@zdmk.krakow.pl z dnia 4 lutego 2021 r. przedkładam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

— Ulicę należy projektować o parametrach klasy zgodnych z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (mpzp) obszaru „Rybitwy – Rejon ulicy Golikówka", tj. jako ulicę klasy lokalnej.

— Szerokość jezdni winna być dostosowana do prowadzenia ruchu komunikacji zbiorowej.

— Ulica winna posiadać obustronne chodniki o szerokości nie mniejszej niż 2,00 m.

— Geometrię układu drogowego zaleca kształtować się zgodnie z przeznaczeniem dróg wskazanym w ww. mpzp.

— W związku z powyższym, biorąc pod uwagę wskazane w ww. mpzp drogi: KDL8, KDD41 oraz KDD38, w celu zastosowania kompleksowych rozwiązań i wykształcenia prawidłowej geometrii skrzyżowania ul. Rącznej z ww. drogami, zakres zadania sugeruje się odpowiednio zwiększyć, co najmniej do działki nr 144/11.

— 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.

— 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.

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

— Należy zachować ciągłość niwelety i nawierzchni chodnika.

— 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 odcinka ulicy Rącznej 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

Zarząd Transportu
Publicznego
w Krakowie

Kraków, dnia 2021 -02- 17

TT.421.20.2021

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków
sekretariat@zdmk.krakow.pl

Dotyczy: Warunków technicznych dla Rozbudowy ul. Rącznej na odcinku od skrzyżowania z ul. Targosza do ul. płk. Barty

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w nawiązaniu do korespondencji z dnia 4 lutego 2021 r. przekazuje uwagi do w/w zadania:

Z zakresu ruchu pieszych i rowerzystów:

- Wzdłuż ul. Rącznej należy przewidzieć obustronne ciągi piesze;
- Nowo projektowana infrastruktura piesza powinna uwzględniać pełne skomunikowanie z istniejącym układem drogowym oraz zostać dowiązana do istniejących i planowanych chodników. Zakres opracowania w razie potrzeby należy dostosować do tych potrzeb;
- Na projektowanych zjazdach przewidzieć zachowanie ciągłości nawierzchni infrastruktury pieszej;
- Szerokość ciągów pieszych dostosować do prognozowanego natężenia ruchu. Zalecana min. szerokość chodnika powinna wynosić 2,0m. W obrębie przystanków komunikacji zbiorowej oraz odcinków z intensywnym ruchem pieszym szerokość ta powinna zostać odpowiednio zwiększona.
- Wszędzie gdzie to możliwe chodniki lokalizować za pasem zieleni;
- Ciągi piesze należy projektować o nawierzchni bezfazowej;
- Zapewnić odpowiednie oświetlenie i odwodnienie projektowanego układu. Lampy oświetleniowe oraz inne elementy uzbrojenia nie mogą zawężać szerokości użytkowej ciągu pieszego. Zapewnić dodatkowe dedykowane oświetlenie przejść dla pieszych;
- Przed przejściami dla pieszych oraz w obrębie peronów przystankowych uwzględnić wykonanie wypukłych pasów informacyjnych dla osób z dysfunkcją wzroku. Do pasów przed przejściami pieszych przewidzieć wykonanie prostopadłego pasa prowadzącego wykonanego z płytek posiadających rowki prowadzące.
- Na etapie projektowania należy uzyskać pozytywną opinię Zespołu zadaniowego do spraw niechronionych uczestników ruchu;

Z zakresu ruchu komunikacji miejskiej:

- Szerokość jezdni należy dostosować do ruchu komunikacji autobusowej i powinna wynosić co najmniej 6,5 m przy obustronnych chodnikach (do szerokości jezdni nie należy wliczać ścieków przykrawężnikowych) z odpowiednimi poszerzeniami na łukach.

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

- Wszystkie przystanki znajdujące się w zakresie zadania winny być wyposażone w nowe wiaty przystankowe o konstrukcji aluminiowo-szklanej oraz podłączone do sieci elektrycznej. Typ i wielkość wiat należy dostosować do ilości dostępnego miejsca na peronach. Szczegółowe wytyczne wraz ze specyfikacją techniczną dla tego typu konstrukcji do uzgodnienia w ZTP na etapie projektowym;
- Na krawędziach peronów przystankowych należy zastosować pasy medialne o rekomendowanej szerokości równej 40 cm,;
- Perony przystankowe powinny mieć długość 20 m, szerokość 2,5 m;
- Przy peronie przystankowym należy zastosować krawężnik typu Kassel Kerb;
- Wnioskuje się o rozszerzenie zakresu inwestycji, tak aby obejmowała swoim zasięgiem drugi do pary przystanek autobusowy o nazwie „ Ks. Targosza" w kierunku ulicy Łutnia.

Z up. DYREKTORA ZTP
Piotr Dera
Kierownik Działu
Organizacji Transportu

Otrzymują:
1 x adresat
1 x a/a

Sprawę prowadzą:
Katarzyna Chyba – Dział TT, nr tel.: 12 616 8659, w zakresie ruchu komunikacji miejskiej
Rafał Grzywacz – Dział TA, nr tel.: 12 616 8673, w zakresie ruchu pieszych i rowerzystów

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

KEGW

Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
ul. Centralna 53
WPŁYNĘŁO
Dnia 2021 -02- 23
L.Dz. 22376/21 Podpis
Pomoc Administracyjna
Agnieszka K...

Kraków, 22 luty 2021r.

WEU.461.1.197.2021

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: **„ROZBUDOWA UL. RĄCZNEJ NA ODCINKU OD SKRZYŻOWANIA Z UL. TARGOSZA DO UL. PŁK. BARTY 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. Odprowadzenie wód z planowanej inwestycji można wykonać poprzez budowę kanału w ul. Rącznej z włączeniem do:

- istniejących kanałów deszczowych zlokalizowanych w ul. Rącznej – okolica skrzyżowania z ul. Barty oraz okolica skrzyżowania z ul. Targosza
- istniejących rowów melioracyjnych – rów Rączna, rów Czeczota.

Średnicę kanału 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/.

Niezależnie od powyższego, ponieważ obecnie jednym z podstawowych zadań gospodarki wodnej na terenie m. Krakowa jest maksymalne spowalnianie odpływu wód ze zlewni i zwiększanie zdolności retencyjnej terenów, przy projektowaniu, zwłaszcza inwestycji lokalizowanych na terenach należących do gminy, należy je uwzględniać i dążyć do sprostania temu zadaniu jeżeli tylko jest to możliwe. **Dla prawidłowego odwodnienia projektowych odcinków układu drogowego należy w miarę możliwości zastosować rozwiązania retencji i gospodarki wodami opadowymi takie jak: rowy chłonne, niecki filtracyjne, powierzchniowe zbiorniki infiltracyjno-retencyjne, stawy hydrofitowe,**

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

lokalne obniżenia z bioretencją itp. Nawierzchnię ewentualnych miejsc parkingowych projektować z warstw przepuszczalnych (betonowe płyty ażurowe, tłuczeń, ekokrata itp.). Sposób odwodnienia należy ująć w projekcie branży drogowej. W ramach adaptacji miasta do zmian klimatu bardzo ważne jest ograniczenie odprowadzania wód opadowych bezpośrednio do kanalizacji czy rowów. Zaleca się, by przy okazji powstania nowej inwestycji zaplanować sposób zatrzymania i retencjonowania deszczówki na działce, czyli w miejscu powstawania opadu.

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.

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

Otrzymują:
1 x Adresat (bez zał)
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

Zarząd Dróg
Miasta Krakowa

Kraków, 16.02.2021r.

RU.461.6.50.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy/przebudowy oświetlenia dla zadania inwestycyjnego pn. „Rozbudowa ul. Rącznej" na odcinku od ul. Targosza do ul. Płk. Barty.

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" – w przypadku projektowania DDR.
2. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie GMK na słupach Tauron Dystrybucja S.A. zasilane z PZ: 3259,3260. W załączeniu przesyłamy schematy oświetlenia.
3. W ramach inwestycji zdemontować istniejące oświetlenie wraz z SON 3259 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 układny 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. Szafę zlokalizować w pasie drogowym ul. Rącznej (działce drogowej GMK).
   f) Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub utylizować – w porozumieniu z Działem UT tut. Zarządu.
   g) Podtrzymać zasilanie obwodów poza zakresem inwestycji (kablowo doziemnie z zachowaniem podziału sieci TD S.A.)
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

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

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 zawężać 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.

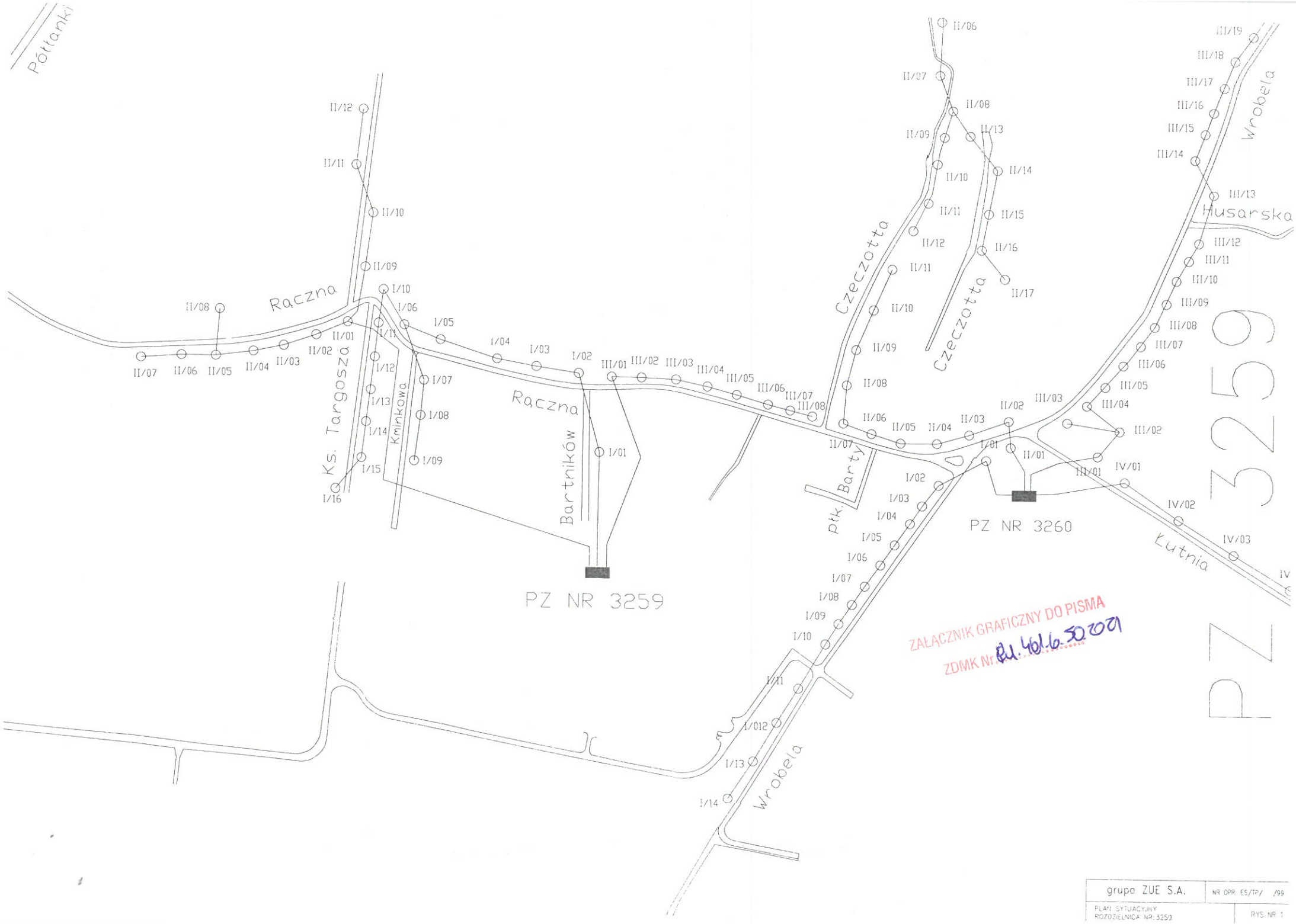
Załączniki:
1) PZ3259,3260

Z up. DYREKTORA ZDMK

Przemysław Czech
Kierownik Działu Uzgodnień

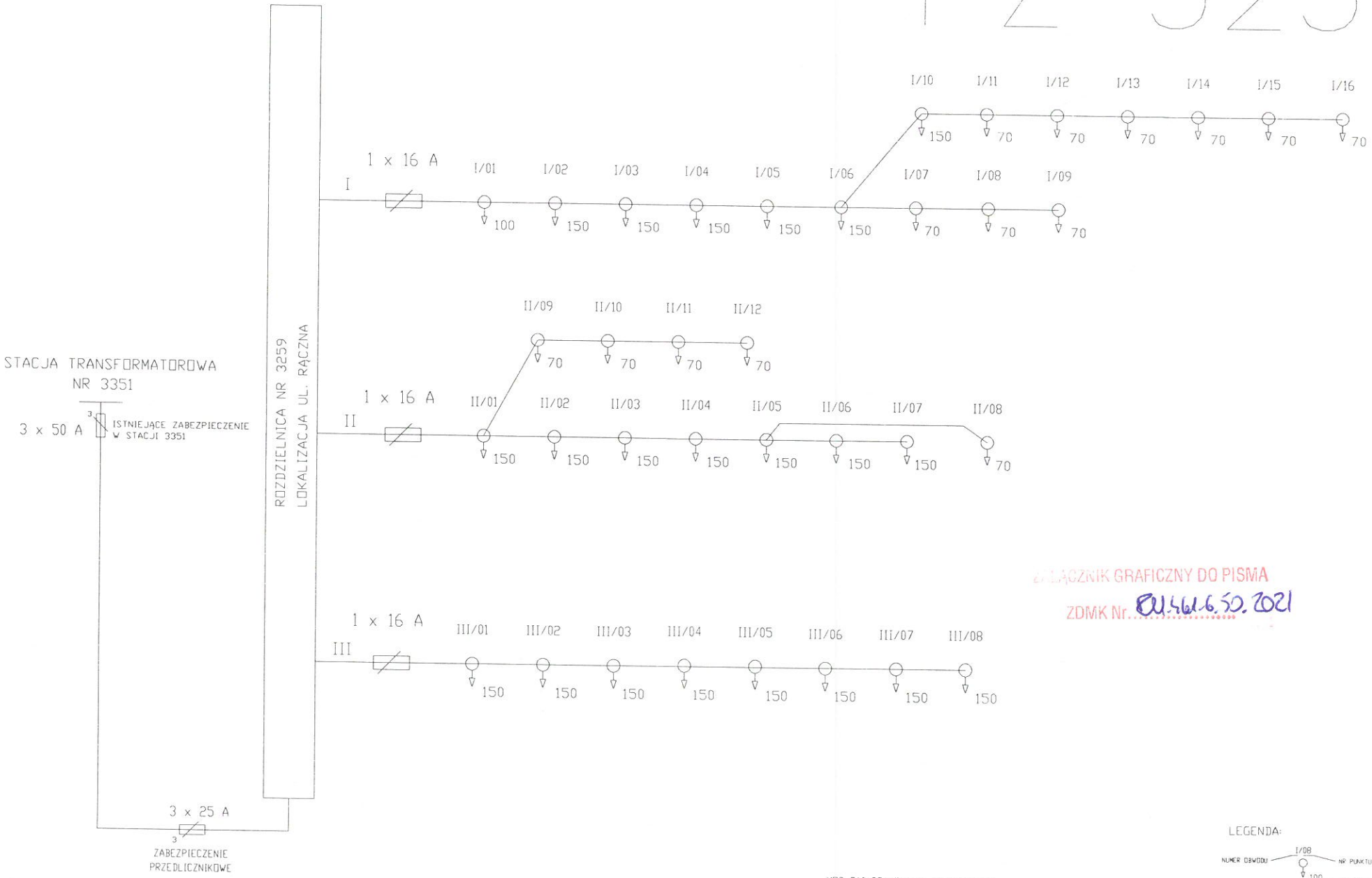
Otrzymują:
1 x Adresat
1 x aa *RU* (IP, *ID: 2195651*).

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



grupa ZUE S.A.	NR OPR. ES/TP/ /99
PLAN SYTUACYJNY ROZDZIELNICA NR: 3259	RYS. NR: 1

PZ 3259



ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK Nr. BU.4616.50.2021

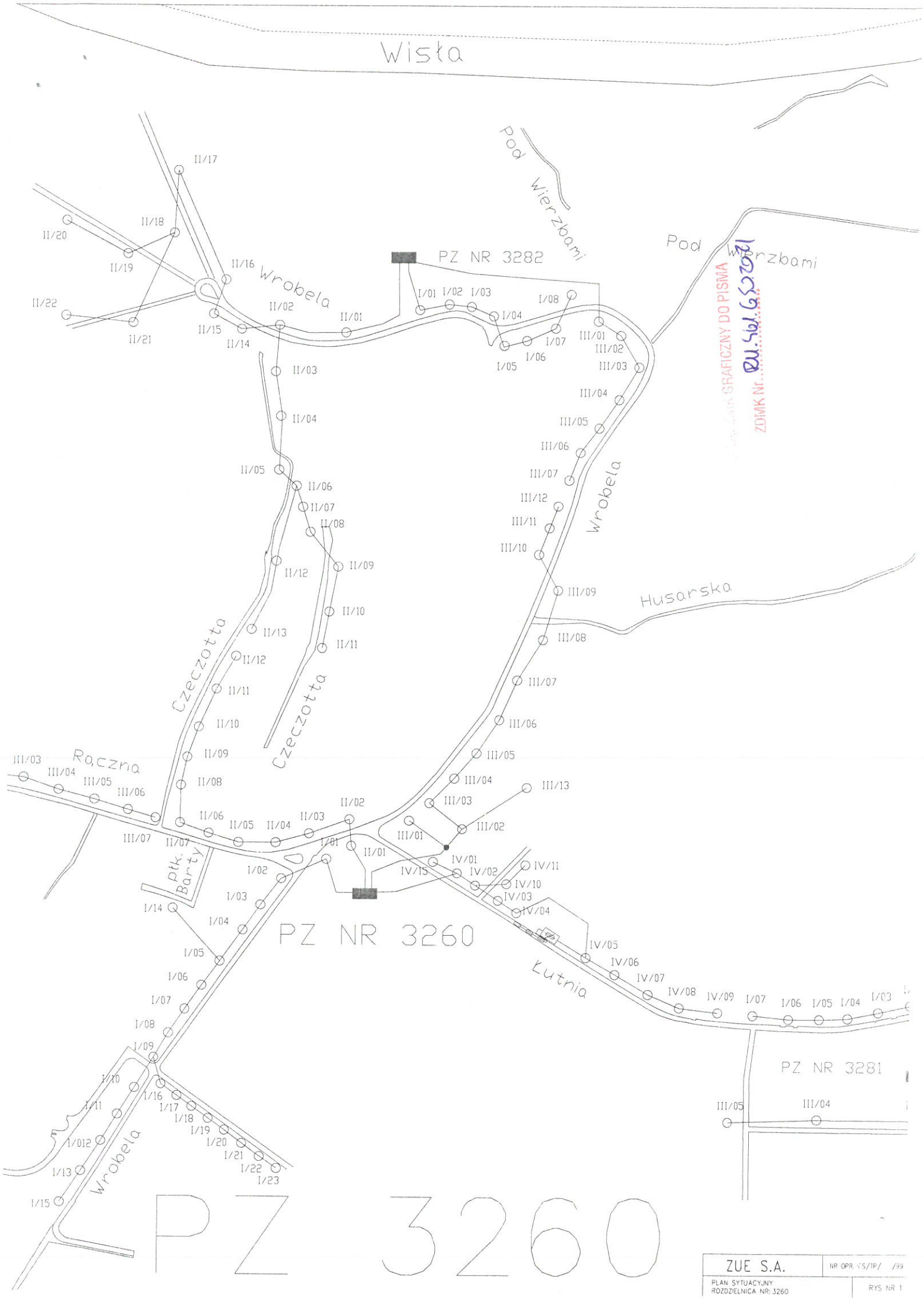
LEGENDA:

NUMER OBWODU — I/08 — NR PUNKTU ŚWIETLNEGO
100 — MOC ŹRÓDŁA ŚWIATŁA [W]

MOC ZAINSTALOWANA Pi= 4,902 kW
U=400/230V~ 50Hz
UKŁAD SIECI TN-C

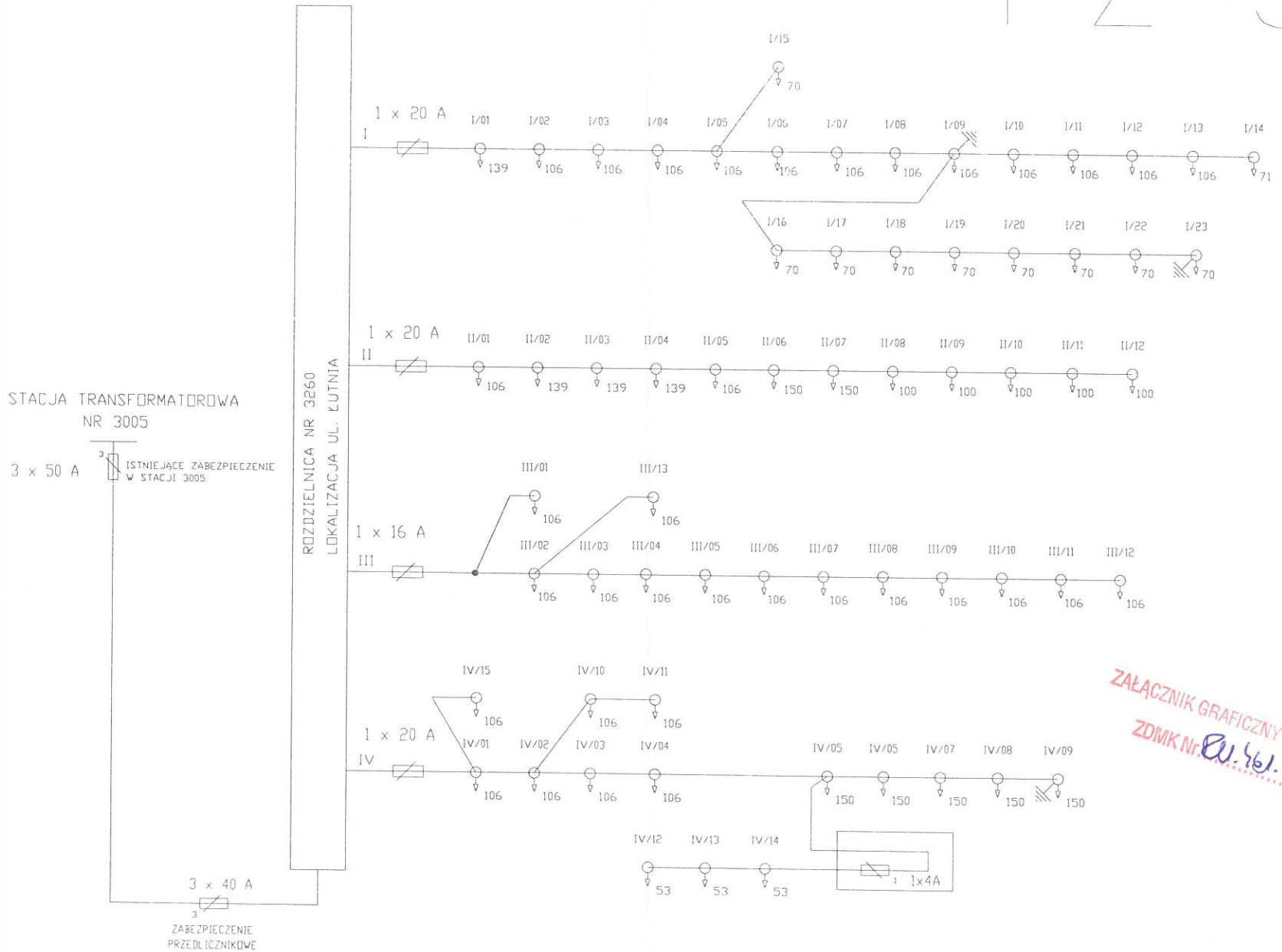
SYSTEM OCHRONY - SAMOCZYNNE SZYBKIE WYŁĄCZENIE

grupa ZUE S.A.	NR OPR. ES/TP/ /99
SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH ROZDZIELNICA NR: 3259	RYS NR 2



ZUE S.A.	NR OPR. ES/TP/ /99
PLAN SYTUACYJNY ROZDZIELNICA NR: 3260	RYS. NR 1

PZ 3260



ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK Nr: OU.461.6.50.2021

MOC ZAINSTALOWANA Pi= 6,824 kW
U=400/230V~ 50Hz
UKŁAD SIECI TN-C

SYSTEM OCHRONY - SAMOCZYNNE SZYBKIE WYŁĄCZENIE

LEGENDA:

I/08 — NUMER OBWODU / NR PUNKTU ŚWIETLNEGO
100 — MOC ŹRÓDŁA ŚWIATŁA [W]

ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/ /99
SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH ROZDZIELNICA NR: 3260	RYS NR 2

Zarząd Dróg
Miasta Krakowa

Kraków,

2021-05-12

IPR.452.18.4.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: informacji technicznej dla Rozbudowy ul. Rącznej w Krakowie na odcinku od skrzyżowania z ul. Targosza do ul. płk. Barty.

- Ulica Rączna jest drogą publiczną kategorii powiatowej.
- Teren inwestycji objęty jest ustaleniami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Rybitwy-Północ". Zgodnie z ustaleniami planu ul. Rączna o znajduje się w liniach rozgraniczających drogę KDL6. Ul. Ks. Targosza jest drogą dojazdową KDD 41 a ul. Płk Barty – ciągiem pieszo-jezdnym KDX 10. Planowana rozbudowa ul. Rącznej winna być zgodna z ustaleniami mpzp.

Informacja techniczna 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 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.).*

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). W rejonie ul. Targosza objąć zakresem tarczę skrzyżowania drogi KDL i docelowej KDD.
3. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia terenu przyległego.
4. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi, zgodnie z ww. *Rozporządzeniem.*
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
6. Przewidzieć przebudowę/rozbudowę skrzyżowań z drogami podrzędnymi.
7. W zakresie projektowanych chodników:
   - 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=+2cm.
8. Zakres budowy chodników 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.

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

9. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić ewentualną przebudowę istniejących dojść i zjazdów, w celu dostosowania wysokościowego do projektowanych elementów. Przedmiotowa inwestycja nie może pogorszyć dotychczasowych warunków obsługi komunikacyjnej istniejącej zabudowy.
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.
12. Ponadto należy:
    a) uzyskać pozytywną opinię: Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, ZTP– 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;
13. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
14. O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do zarządcy kanalizacji opadowej – tj. jednostki 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 wpustem krawężnikowo-jezdniowym, na zawiasie z zabezpieczeniem przed kradzieżą;
    - przykanaliki średnicy min. 200 mm o normatywnych spadkach.
15. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

Informacja techniczna w zakresie Utrzymania Dróg:

1. Zaprojektowanie drogi o kategorii KR5, nawierzchnia jezdni - asfaltobeton,
2. Chodnik o nawierzchni z kostki betonowej bezfazowej, krawężnik betonowy, obrzeże betonowe
3. Dostosować do ulic Wrobela/Rączna/Łutnia.

Informacja techniczna w zakresie Oznakowania i Urządzeń BRD:

Wykonawca w ramach inwestycji pod nazwą: Rozbudowa ul. Rącznej na odcinku od skrzyżowania z ul. Targosza do ul. płk. Barty, 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; w przypadku dróg wewnętrznych miasta

Krakowa: Zarząd Dróg Miasta Krakowa; w przypadku bulwarów wiślanych, Plant: Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie) Po zatwierdzeniu projektu stałej organizacji na Wykonawcy będzie ciążył obowiązek wykonania go w terenie przy uwzględnieniu zapisów Rozporządzenia 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, 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 wywinięcie. 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. od 2,9 do 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.

Technologie wykonania oznakowania poziomego na ścieżce rowerowej należy uzgodnić z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie.

Jeżeli ww. Zarząd nie określi warunku to oznakowanie poziome należy wykonać w technologii REMO2000 – flex lub równoważnej.

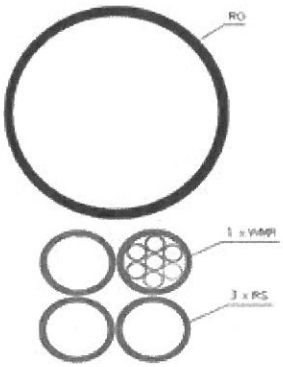
8. Każdy słupek przeszkodowy (konstrukcyjny) do U-5, słupek pod tablicę U-6 na projektowanych wyspach mają zostać zamocowane w fundamencie stalowym pod znaki drogowe tzw. gniazda do łatwego montażu.

9. Nie dopuszcza się montażu słupków pod znaki oraz słupków blokujących w wydzielonym terenie zielonym, klombie który jest przeważnie zlokalizowany w ciągu pieszym.

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.*

Informacja techniczna w zakresie Infrastruktury Teletechnicznej:

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. Zastosować studnie niemniejsze niż typu SK-2 na trasie kanalizacji.
4. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m
5. Pod nowo budowaną drogą, należy zaprojektować kanały technologiczne przepustowe zakończone studniami kablowymi (jako odejścia od głównej trasy kanału technologicznego). 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.

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

6. 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.
7. O szczegółowe warunki techniczne, należy wystąpić na etapie projektowania.

Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Janina Pokrywka

Otrzymują :
1 x Adresat
1 x a/a

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