



IP.452.71.2.2020

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: informacji technicznej dla zadania inwestycyjnego pn.: *Budowa ścieżek rowerowych w wybranych lokalizacjach na terenie miasta Krakowa – opracowanie dokumentacji projektowej w ramach zadania: Programu Budowy Ścieżek Rowerowych* /w zakresie: *Opracowanie wielowariantowej koncepcji budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Nowohuckiej*

Zarząd Dróg Miasta Krakowa informuje.

Etap I - Opracowanie wielowariantowej koncepcji budowy nowego obiektu inżynierskiego (kładki) w ciągu ul. Nowohuckiej, budowy odcinków ciągów rowerowych umożliwiających połączenie z istniejącymi ciągami rowerowymi wzdłuż ul. Nowohuckiej oraz ul. Niepołomskiej.

- Opracowanie projektów koncepcyjnych wraz analizą ekonomiczną wariantów, określenie podstawy prawnej realizacji (budowy) wariantów – z rozwiązaniem kolizji z zielenią, odwodnieniem, oświetleniem i przekładkami kolidującego uzbrojenia.

Etap II - Uzyskanie ostatecznej decyzji środowiskowej lub opinii o braku konieczności jej uzyskania

- Przygotowanie materiałów, wystąpienie oraz uzyskanie i przekazanie do Zamawiającego ostatecznej decyzji środowiskowej.

Informacja techniczna w zakresie branży drogowej:

1. W obszarze objętym opinią częściowo obowiązują ustalenia Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszarów „Nowohucka –Rejon Koncentracji Usług” (KDGPT.1) oraz „Rejon Ulicy Koszykarskiej” (KDGPT.1). Projektowane rozwiązania winny być zgodne z ustaleniami ww. planów.
2. Zgodnie z systemem ISDP część ul. Nowohuckiej zlokalizowana jest w korytarzu ochronnym dla inwestycji pn.: „Budowa Trasy Ciepłowniczej”.
3. Parametry techniczne projektowanego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), należy 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.), przy czym kładka oraz ciągi piesze winny mieć szerokość dostosowaną odpowiednio do natężenia ruchu rowerzystów, pieszych oraz w szczególności osób niepełnosprawnych;
 - Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie;
 - Standardami Rowerowymi – Zarządzenie nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”.
 - oraz przy zapewnieniu warunków: widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom ruchu (w szczególności w rejonie projektowanego układu drogowego).
4. Na zakresach robót należy zapewnić powiązanie sytuacyjno-wysokościowe do:
 - stanu istniejącego;
 - oraz rozwiązań technicznych branży drogowej uzgodnionych pismem znak: RU.461.1.831.2019(5) z dnia 17.01.2020r. oraz RU.461.1.831.2019(6) z dnia 15.05.2020r. dot. Etapu I ID Umowy nr 931/ZDMK/2019 - pn. „Budowa układu drogowego łączącego ul. Galicyjską z ul. Nowohucką poprzez ul. Skrzęconą” obejmujący rozbudowę skrzyżowania ul. Nowohucka - ul. Ciepłownicza - ul. Arctowskiego (dojazd do Selgros), rozbudowę ul. Ciepłowniczej na odcinku od ul. Nowohuckiej do przejazdu kolejowego;
 - przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia pasa drogowego i terenu przyległego. Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego i rowerowego (stosowanie do potrzeb).

- Zakresem inwestycji należy objąć ew. budowę/ przebudowę elementów pasa drogowego, w tym m.in. ciągów pieszych, ścieżek rowerowych w obszarze niezbędnym dla zapewnienia powyższego.
5. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. W ramach zadania należy przeanalizować m.in. budowę pochylni dla osób niepełnosprawnych, wykonanie wind itp.
 6. Dla planowanego obiektu mostowego nad rz. Wisłą należy uzyskać wskazania/warunki Działu Utrzymania Obiektów Inżynierskich i Nieruchomości (UN) ZDMK oraz zarządcy cieku wodnego.
 7. W przypadku występowania wysokich nasypów w obszarze planowanej inwestycji (w tym na obiekcie mostowym wraz z dojazdami) wskazane jest zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń dla ruchu rowerowego i pieszego (poręcze, bariery).
 8. Konstrukcje nawierzchni powinny być projektowane w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności. Jednocześnie powinny uwzględnić uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich. Nawierzchnia kładki winna być wykonana z materiałów antypoślizgowych.
 9. 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).
 10. Lokalizacja kładki oraz dojeżdż/ dojazdów rowerowych powinny być analizowane pod kątem własności działek oraz granic pasa drogowego ul. Nowohuckiej. Zaleca się również przeanalizowanie kładki pod kątem długości dojeżdż do przystanków komunikacji zbiorowej.
 11. Ponadto należy:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, UM MIR, ZTP, ZZM – przed zaopiniowaniem koncepcji/ uzgodnieniem projektu budowlanego;
 - b) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
 - c) uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia;
 - d) uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
 - e) o pozostałe wytyczne dla przedmiotowego zadania należy wystąpić do odpowiednich pod względem kompetencji działów merytorycznych ZDMK;
 12. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia projektowanej kładki i ciągów pieszych/ rowerowych.
 13. O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.
 14. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie. Niemniej jednak przed wykonaniem projektu budowlanego zaleca się wykonanie koncepcji w celu określenia m. in. zajętości terenu.

Informacja techniczna w zakresie branży mostowej:

Na etapie częściowego remontu mostu przez rzekę Wisłę w/c ul. Nowohuckiej, który odbył się w 2020 roku, poddano analizie możliwość zwiększenia szerokości użytkowej części chodnikowej mostu. Rozważano montaż barier liniowych, zamiast obecnie zamontowanych barier energochłonnych na kapach chodnikowych od strony DW (kierunek Podgórze). Projektant „Projektu remontu mostu przez rzekę Wisłę w/c ul. Nowohuckiej” wydał jednak negatywną opinię dotyczącą zamiany barier energochłonnych na liniowe, argumentując przede wszystkim większym bezpieczeństwem aktualnie zamontowanych barier oraz brakiem deklaracji producenta barier na sposób kotwienia do konstrukcji stalowej. Z uwagi na przedstawione argumenty przez projektanta oraz bezpieczeństwo użytkowników obiektu tutejszy Zarząd nie zlecił wymiany barier energochłonnych na bariery liniowe na ww. moście.

Ponadto informujemy, że ww. most przed przystąpieniem do prac remontowych był poddany ocenie technicznej w listopadzie 2019r.

Informacja techniczna w zakresie oświetlenia ulicznego:

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ: 3046, PZ2081.
2. Istniejąca sieć oświetleniowa została zmodernizowana w ramach projektu „Wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne w Krakowie”, współfinansowanego ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach Programu Priorytetowego „System zielonych inwestycji (GIS – Green Investment Scheme) Część 6). SOWA - Energooszczędne oświetlenie uliczne”. Realizacja prac po upływie gwarancji obowiązującej do 20.11.2020r.
3. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (dostępne na 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”
4. W ramach inwestycji zaprojektować budowę oświetlenia w powiązaniu z istniejącym oświetleniem linią kablową doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) projektować słupy aluminiowe lub stalowe ocynkowane na fundamentach prefabrykowanych zgodne z wymaganiami ZDMK (dopuszczalne jest dowieszenie opraw na istniejących słupach z wykorzystaniem dedykowanych wysięgników).
 - 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 np. DVR). Dla przebudowywanych, wydłużanych przęseł
 - d) Kolidujące, istniejące oświetlenie przebudować z wykorzystaniem istniejących lub, w przypadku znacznego wyeksploatowania lub uszkodzenia, nowych podzespółów zgodnie z w/w. Ewentualne elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK po uzgodnieniu z Działem UT tut. Zarządu.
 - e) Zasilanie w oparciu o istniejące szafy z najbliższego obwodu z zachowaniem wymaganych parametrów dla obwodów elektrycznych. Wykonać bilans mocy obwodów istniejących i projektowanych i w razie konieczności wystąpić do TD S.A. o zmianę warunków zasilania
 - f) Dla ewentualnych przejść dla pieszych (przejazdów rowerowych) projektować oświetlenie dedykowane (zgodnie z wymaganiami ZDMK).
 - g) Sterowniki centralne szafy i lokalne opraw zlokalizować na platformie cyfrowej ZDMK.
5. **Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) w oparciu o uzgodniony projekt budowy DDR/CPR.**
6. Rozstaw słupów elektroenergetycznego projektować w oparciu o wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych - wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Infrastruktury (opracowanie dostępne na stronie www.mib.bip.gov.pl w zakładce „Wzorce i standardy”) z zachowaniem wymaganych 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. 2016 poz. 124 z późn. 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. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymującą oświetlenie w Krakowie (pkt 2).
9. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
10. 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.

Informacja techniczna w zakresie branży oznakowania i urządzeń BRD:

1. Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,25-1,5 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 odbłaskowej.

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. 2019 poz. 2311 z późn. zm.)

3. Lico znaku z folii odbłaskowej typu II mikropryzmatycznej z minimalnym współczynnikiem odbłaskowości 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 do znaków i pachotki blokujące z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą ich obrócenie, grubość ścianki min. 2,9 mm, powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana.

7. Na nowej nawierzchni (przed upływem 1 miesiąca) należy wykonać docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowe (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. Przy wykonaniu oznakowania poziomego stanowiska postojowego dla pojazdu osoby niepełnosprawnej – całość oznakowania poziomego (również niebieskie tło wypełnienia) winno być wykonane w ww. technologii grubowarstwowej.

Technologie ewentualnego wykonania oznakowania poziomego na ścieżce rowerowej należy uzgodnić z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie, przy czym oznakowanie poziome grubowarstwowe minimum typu REMO 2000 lub równoważny o odpowiednim uszorstnieniu.

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:

W ciągu przedmiotowej inwestycji przebiega kanalizacja kablowa koordynacyjna (od kierunku M1 do ul. Arctowskiego po stronie północnej, przejście pod ul. Nowohucką i w kierunku ul. Koszykarskiej po stronie południowej) oraz kanalizacja kablowa sygnalizacyjna sygnalizacji świetlnej Systemu Sterowania Ruchem UTCS w związku z powyższym należy:

- uzgodnić dokumentację na etapie projektowania,
- zabezpieczyć urządzenia istniejącej infrastruktury teletechnicznej,
- powiadomić pracownika Działu UI-ZDMK przed przystąpieniem do prac,
- prace wykonywać pod nadzorem firmy utrzymującej infrastrukturę na rzecz ZDMK,
- przeprowadzenie robót ziemnych w pobliżu istniejących obiektów poprzedzić wykonaniem przekopów kontrolnych, które umożliwią ustalenie rzeczywistego posadowienia tego uzbrojenia,
- odtworzyć uszkodzone/naruszone obiekty,
- wymienić na nowe wszystkie przestawiane obiekty infrastruktury teletechnicznej.

W ramach inwestycji może powstać obowiązek wybudowania kanału technologicznego, wówczas:

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

- kanał technologiczny powinien spełniać warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne, aktualnie obowiązujące normy,
- trasa projektowanego kanału, powinna przebiegać w granicach zadania,
- parametry kanału, należy dostosować do typu drogi i zabudowy oraz uzgodnić z ZDMK.
- Projektując KT należy nawiązać się do innych projektowanych/istniejących Kanałów Technologicznych,
- zastosować rury o sztywności obwodowej co najmniej 8 kN/m²,
- studnie kablów przy przepustach dodatkowo pogłębić,
- należy unikać prowadzenia kanału technologicznego w ścieżkach rowerowych,
- maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100 m,
- wywietrzniki na pokrywach studni powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”,
- nad kanalizacją umieścić folię ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”,
- kanalizację w studniach zabezpieczyć dławikami wielokrotnego użytku oraz zabezpieczyć zaślepkami,
- elementy metalowe studni wykonać ze stali ocynkowanej,
- po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów,
- wprowadzić numerację studni kablowych zgodnie z poniższym schematem:
Typ kanału (KT) . nazwa obrębu (np. K-16) . numer działki na której studnia jest zlokalizowana (np. 268/1) . kolejny numer studni na danej działce (np. 01 - pierwsza studnia liczona od północy zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara. Dla każdej działki kolejny numer studni liczony oddzielnie.

Przykładowo dla powyższego zapisu:

KT.K-16.268/1.01

- do uzgodnionego projektu budowlano – wykonawczego a następnie do dokumentacji powykonawczej, dołączyć plik w jednym z następujących formatów: CSV, SHP, KML, GML, GeoJSON (najlepiej SHP) zawierający elementy liniowe i punktowe zaprojektowanej/wybudowanej infrastruktury w celu przekazania informacji dla Prezesa UKE zgodnie z Rozporządzeniem,

Roboty w zakresie budowy i przebudowy przedmiotowej inwestycji należy skoordynować z innymi projektowanymi/wykonywanymi inwestycjami w szczególności z budową układu drogowego łączącego ul. Galicyjską z ul. Nowohucką poprzez ul. Skrzęconą. Dokumentacja istniejącej infrastruktury teletechnicznej do wglądu w Dziale Infrastruktury Teletechnicznej (UI) ZDMK.

Ostateczną trasę wraz z szczegółowymi rozwiązaniami należy uzgodnić z ZDMK na etapie projektowania.

Pozostałe informacje

ZDMK posiada prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane w obszarze pasa drogowego drogi publicznej, zgodnie z załącznikiem graficznym.

W obszarze inwestycji są zlokalizowane inwestycje drogowe realizowane w trybie art. 16 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. 2020 poz. 470 z późn. zm) dot. umowy nr 931/ZDMK/2019 - pn. „Budowa układu drogowego łączącego ul. Galicyjską z ul. Nowohucką poprzez ul. Skrzęconą” obejmujący rozbudowę skrzyżowania ul. Nowohucka - ul. Ciepłownicza - ul. Arctowskiego (dojazd do Selgros), rozbudowę ul. Ciepłowniczej na odcinku od ul. Nowohuckiej do przejazdu kolejowego; umowy nr 653/ZIKIT/2017 - pn. „Obsługi komunikacyjnej planowanej inwestycji tj. zespołu usługowo-biurowego z częścią magazynową, drogą wewnętrzną, wbudowanym i zewnętrznym parkingiem wielostanowiskowym i infrastrukturą techniczną na działce nr 238 obr. 54 Nowa Huta oraz zjazdem z ul. Nowohuckiej z dz. Nr 299 obr. 54 Nowa Huta”.

Na przedmiotowym obszarze obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Zakole Wisły” (Uchwała Nr XXIX/774/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2019r.) oraz „Rejon ulicy Koszykarskiej” (Uchwała Nr XII/191/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 27.03.2019r.), zgodnie z którymi zachodni odcinek ulicy Nowohuckiej stanowi teren drogi publicznej oznaczony symbolem KDGT.1 a zachodnia część mostu Nowohuckiego znajduje się nad obszarem oznaczonego symbolem WS-2 (teren wód powierzchniowych, śródlądowych obejmujące rzekę Wisłę). Dodatkowo od północnej strony istniejącego mostu obowiązują zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Etap A - 133” (Uchwała Nr CIX/2894/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 12.09.2018r.) obszar 133.WS.1 teren wód

powierzchniowych, śródlądowych o podstawowym znaczeniu oraz obszar 133.ZWs/ZZ.1 tereny zieleni nadrzecznej w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, o podstawowym przeznaczeniu pod zielenią stanowiącą obudowę biologiczną cieków. Po wschodniej stronie ul. Nowohuckiej obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Nowohucka - Rejon koncentracji Usług” (Uchwała Nr XLI/1060/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 10.06.2020r.) w tym wschodni odcinek ulicy Nowohuckiej stanowi teren drogi publicznej oznaczony symbolem KDGPT.1, sąsiaduje z obszarami oznaczonymi jako KK.1 (teren kolei) oraz U/MNi.3 (teren zabudowy usługowej lub mieszkaniowej jednorodzinnej istniejącej).

Natomiast pozostała część inwestycji nie jest objęta zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Kierownik Działu
Przygotowania Inwestycji
[Podpis]
Michał Krzywicki



MEK ZAINSTALOVANA P=12,904 kW

 $U=400/230V-50Hz$

2000-07-26 21:00:00

SYSTEM DOJĄDNY - SAMOCHODZYM SZYBKIE WYKACZNIENIE

GRUPA ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/290/99
-----------------	----------------------

Schematic notations used at various points

ROZDZIELNICA NR. 208:

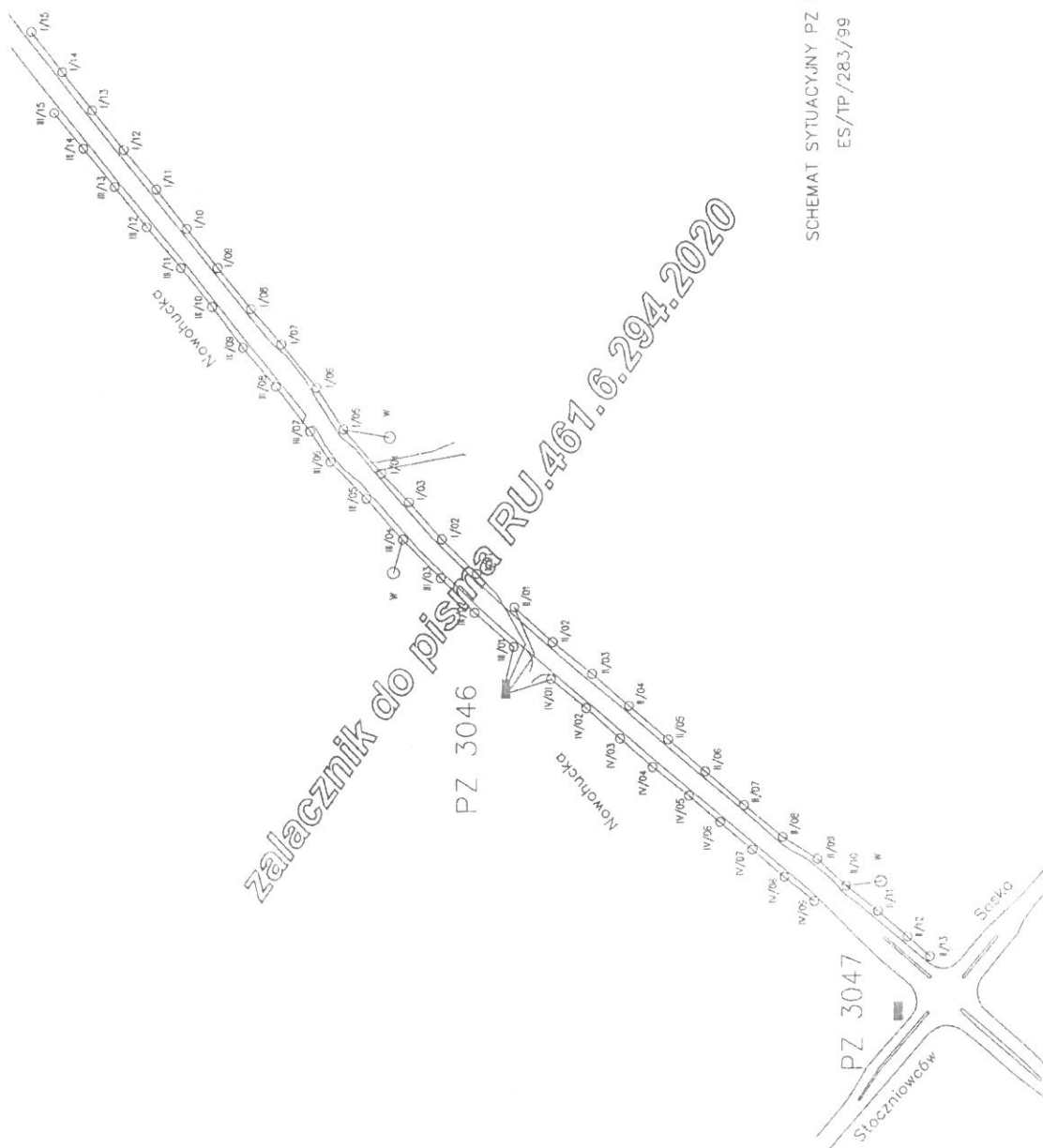
RYS NR 2B

PZ 3046

SCHEMAT SYTUACYJNY PZ NR 3046

ES/TP/283/99

- OZNACZENIA:
- ⊙ MAST OŚWIELENOWY
 - ŚLUP OŚWIELENOWY
 - ⊞ ŚLUP DO LUKWACJI
 - ŚLUP NOWOPROJEKTOWANY
 - SZAFKA OŚWIELENOWA
 - OPRAWA OŚWIELENOWA



[illegible]

100
100

MOD ZAINSTALOWANA P1= 4,992 kW
 U=400/220V~ 50HZ
 UNIAJ SIECI TN-C

SYSTEM OCZYSZCZAJĄCY - SAMOCZYNNE SZYBKIE WYŁĄCZENIE

GRUPE ZVE S. A.	NR OPR. ES/TP/283/99
-----------------	----------------------

SCHEMAT POL. ZEWNĘ.
PZ NP. 3046

845 NR 2E

1802 Z

Załącznik do pisma RU.467.6.204.2020

PZ NR 2081

UL. CIEPOŁOMSKA

r. Wista

UL. CIEPOŁOMSKA

UL. BIAŁE BRZOŁY

UL. NIEPOŁOMSKA

UL. NIEPOŁOMSKA

Grupa: 204.6.204.2020	SP. NR: 204.6.204.2020
Wzrost: 180 cm	Waga: 70 kg
Temperatura: 36,6°C	Ciepota: 37,2°C
Ciężar ciała: 70 kg	Siła mięśniowa: 100 kg

