



Kraków, dnia 2022-03-04

IPO.452.60.1.2022

Gmina Miejska Kraków

Inwestor:
Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Dotyczy: informacji technicznej dla zadania pn. Budowa chodnika przy ul. Mirowskiej.

Przedmiotem inwestycji jest opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy chodnika wzdłuż ul. Mirowskiej od skrzyżowania z ul. Orlą po stronie południowej od wjazdu na teren ZUW Bielany do peronu przystankowego.


I. Informacja techniczna dotycząca branży drogowej:

1. Ulica Mirowska na przedmiotowym odcinku jest drogą publiczną kategorii gminnej klasy Z. Parametry techniczne projektowanego chodnika oraz przejścia 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. 2016. 124 ze zm.), m.in.:*

 - a. Szerokość chodnika przy jezdni nie powinna być mniejsza niż 2,0m (do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża).
 - b. Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych.
 - c. Ciągi pieszce powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.)

2. Możliwość budowy chodnika o normatywnych parametrach w ul. Mirowskiej oraz określenie zakresu robót niezbędnych dla realizacji zadania, wymaga analiz szerokości istniejącej jezdni, pobocza, działek drogowych, przebiegu krawędzi jezdni jak również istniejącej i ewentualnie kolidującej zieleni w tym zieleni wysokiej, istniejących ogrodzeń i rozwiązania kolizji branżowych. Zapewnić ciągłość parametrów docelowych układów drogowych, bez zbędnych zawężeń.
3. Przed złożeniem projektu do uzgodnienia w Dziale Uzgodnień tut. Zarządu należy zaopiniować rozwiązania projektowe w zakresie przyjętej geometrii w Wydziale Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK (siedziba: ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków) oraz w zakresie ochrony niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie na tzw. Audycie rowerowym (siedziba: ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków).
4. Krawężniki przejazdowe na zjazdach winny posiadać obniżenie do 2 cm.
5. Krawężniki poza obszarem zjazdów wykonać o odkryciu $12 \div 16$ cm.
6. 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.
7. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić przebudowę istniejących dojazdów i zjazdów, w celu dostosowania wysokościowego do projektowanego chodnika.
 8. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i powinny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dokumentacja projektowa winna 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).
 9. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunków mrozoodporności, jednocześnie uwzględniając uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich. W tym zakresie, na etapie prac projektowych wymagane jest uzyskanie opinii Działu Utrzymania Dróg Zarządu Dróg Miasta Krakowa.
 10. Należy wykonać projekt kanału technologicznego zgodnie z ustawą z dnia 30 sierpnia 2019r. *O zmianie ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych oraz niektórych innych ustaw*. O warunki techniczne dla budowy kanału technologicznego należy na etapie prac projektowych wystąpić do tut. Zarządu.
 11. Należy zapewnić prawidłowe warunki oświetlenia i odwodnienia.
 12. Dla oświetlenia chodnika i przejścia dla pieszych zostały przez ZDMK wydane warunki techniczne w piśmie znak: **RU.461.6.350.2021 z dnia 16.11.2021r.**
 13. W zakresie odwodnienia zostały przez KEGW wydane warunki w piśmie znak: **WEU.461.1.616.2021 z dnia 21.06.2021r.**
 14. Na etapie przygotowania inwestycji należy wziąć pod uwagę ewentualną kolizję z istniejącą zielenią. W zakresie zieleni dokumentacja projektowa, powinna zawierać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie.
 15. Pod projektowanym układem drogowym należy zabezpieczyć istniejące sieci uzbrojenia podziemnego na warunkach uzyskanych od właścicieli sieci. Rozwiązać występujące kolizje branżowe i uzyskać wymagane prawem uzgodnienia.
 16. Ponadto informujemy, że za wszystkie przyjęte rozwiązania i ich zgodność z normami, prawem budowlanym i innymi przepisami oraz skoordynowaniem z kolidującymi projektami innych branż odpowiada Projektant.
 17. Projekt budowlany zawierający rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania (budowa chodnika) podlega uzgodnieniu w Dziale Uzgodnień tut. Zarządu.

Z-ca Dyrektora
ds. Inwestycji

Janusz Zagórski

Otrzymują:
1x Adresat
1x a/a IPO ID: 2593735

p. I. Marchel
25 CZE. 2021

1279



KEGW

Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
ul. Centralna 53
WPLYNEŁO
Dnia **2021-06-23**
73468/pe
L.Dz.....Podpis.....

Kraków, 21 czerwca 2021r.

WEU.461.1.616.2021

DU

**Zarząd Dróg
Miasta Krakowa
Ul. Centralna 53
31-586 Kraków**

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH W ZAKRESIE ODWODNIENIA DLA BUDOWY CHODNIKA PRZY UL. MIROWSKIEJ PRZY SKRZYŻOWANIU Z UL. ORLĄ PO STRONIE POŁUDNIOWEJ – OD WJAZDU NA TEREN ZUW „BIELANY” DO PERONU PRZYSTANKOWEGO – DZ. NR 21/16 OBR. 22 KROWODRZA.

W odpowiedzi na pismo w sprawie jw. Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym terenie obowiązuje rozdzielczy system kanalizacji. W bezpośrednim sąsiedztwie nie ma miejskiej sieci kanalizacji opadowej. Dopuszcza się by wody opadowe mogły być zagospodarowane na własnym terenie tak, by nie zakłócać gospodarki wodnej sąsiednich działek w tym również ulicy (Prawo Wodne – Dz. U. z 2021 r. poz. 624) pod następującymi warunkami:

1. odwodnienie należy projektować powierzchniowo z rozsączaniem w pasie drogowym poprzez muldy chłonne lub studnie chłonne, skrzynki rozsączające itp.,
2. projekt powinien zawierać obliczenia hydrologiczno – hydrauliczne,
3. uzgodnić projekt w KEGW, który będzie stanowić niezbędny element do uzyskania decyzji pozwolenia wodnoprawnego.
4. ewentualne studzienki wodościekowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0.8m,
5. do projektu dołączyć wersję elektroniczną zapisaną w formacie pdf i dwg.,
6. do projektu opracowanego zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 (Dz. U. 2012.462) w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, należy dodatkowo dołączyć odpowiednie uprawnienia branżowe projektanta oraz aktualne świadectwo przynależności do Izby Inżynierskiej,
7. Warunki techniczne zachowują ważność przez 3 lata od daty wystawienia.

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).

Otrzymują:

①x Adresat (bez załączników)

1 x aa (WEU)

z up. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

Piotr Zymon

Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

tel. +48 12 61 67588, sekretariat@kegw.krakow.pl

31-828 Kraków, os. Złotej Jesieni 14

www.kegw.krakow.pl

IR-01.7211.30.2021

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Dział Przygotowania Inwestycji - IP
Sekcja Oświetleniowa - IPO
<sekretariat@zdmk.krakow.pl>

Dotyczy budowy jednostronnego chodnika na ul. Mirowskiej przy skrzyżowaniu z ul. Orlą
Data wpływu 23.11.2021 r.

Szanowni Państwo,

budowa chodnika na wskazywanym odcinku (pomiędzy zjazdem na teren ZUW Bielany a istniejącym peronem przystankowym „Bieleńska”) jest działaniem zasadnym z uwagi na poprawę warunków ruchu pieszego.

Warunki techniczne dla budowy chodnika

- Szerokość chodnika winna wynosić nie mniej niż 2,00 m.
- Z uwagi na kursującą ul. Mirowską autobusową komunikację miejską, szerokość pasa ruchu winna wynosić nie mniej niż 3,25 m.
- Zakresem opracowania należy objąć także zjazd do ZUW Bielany, by zapewnić ciągłość infrastruktury dla ruchu pieszego pomiędzy przejściem dla pieszych a peronem przystankowym.

Docelowe parametry ul. Mirowskiej

Projektując infrastrukturę na ul. Mirowskiej należy mieć na względzie następujące aspekty.

- Przewiduje się, iż docelowo ul. Księcia Józefa nie będzie stanowiła przebiegu drogi wojewódzkiej nr 780.
- Parametry ul. Księcia Józefa (na odcinku przebiegającym przez Bielany, tj. od ronda w rejonie granicy miasta do skrzyżowania z ul. Mirowską), jak również parametry istniejącej tam zabudowy, nie predysponują do kierowania ww. fragmentem ulicy ruchu wjazdowego do miasta, w tym tranzytowego.
- W przypadku zniesienia kategorii drogi wojewódzkiej na ww. fragmencie ul. Księcia Józefa, przewiduje się zastosowanie tam rozwiązań uspokojenia ruchu, celem poprawy

bezpieczeństwa oraz kierowania ruchu wjazdowego do miasta poprzez obwodnicę Bielan do ul. Mirowskiej.

Biorąc pod uwagę powyższe, parametry ul. Mirowskiej winny uwzględniać jej docelowe przeznaczenie, w tym natężenia oraz struktury rodzajową ruchu. W szczególności, istniejące przejście dla pieszych winno być wyposażone w wyspę azylu oraz dedykowane oświetlenie zapewniające wzajemną widoczność pomiędzy pojazdami a pieszymi, w szczególności w okresie niedostatecznej widoczności (oświetlenie to winno obejmować także obszar oczekiwania przed jezdnią oraz wysp azylu).

Jednocześnie zwracam uwagę, iż na przejściu dla pieszych na przedmiotowym skrzyżowaniu w 2018 roku doszło do wypadku drogowego, w wyniku którego śmierć poniósł pieszy przechodzący przez jezdnię. W związku z tym konieczne jest wdrożenie stosownych rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu niechronionych uczestników.

Mając na względzie powyższe uwarunkowania, budowę chodnika na wskazywanym odcinku należy traktować jako rozwiązanie doraźne, do czasu wykonania kompleksowej poprawy parametrów ul. Mirowskiej.

W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:

- telefonicznie – pod numerem 12 616 84 65 (sprawę prowadzi Tomasz Powęzka)
- osobiście – Referat Zarządzania Ruchem, ul. Wielopole 1, pokój 202
- e-mailowo – ir.umk@um.krakow.pl

Z wyrazami szacunku

DYREKTOR WYDZIAŁU

Lukasz Gryga

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

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





Kraków, dnia 10 MAJ 2021

TT.421.94.2021

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

Dotyczy: opinii odnośnie budowy chodnika przy ul. Mirowskiej

W odpowiedzi na pismo znak DW.453.7.3.2021 z dnia 16.04.2021 r. w sprawie wydania opinii do budowy chodnika przy ul. Mirowskiej przy skrzyżowaniu z ul. Orlą p stronie południowej – od wjazdu na teren ZUW „Bielany” do peronu przystankowego Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie przekazuje następujące uwagi:

- w zakresie funkcjonowania Komunikacji Miejskiej w Krakowie:
 - zakresem inwestycji należy objąć także peron przystankowy i dostosować jego parametry do budowanego chodnika pod względem szerokości; peron należy projektować o długości 20 m; dodatkowo należy zastosować na długości krawędzi peronowej krawężniki przystankowe typu kassel-kerb oraz pasy medialne dla osób z dysfunkcją wzroku;
 - zakresem inwestycji winien zostać przyjęty w taki sposób aby projektowany chodnik zapewniał dojście do przystanku autobusowego od przejścia dla pieszych znajdującego się w rejonie skrzyżowania z ul. Orlą;
 - projektowany chodnik nie może zawężyć jezdni ul. Mirowskiej do szerokości mniejszej niż 6 m (bez wliczania ścieków przykrawężnikowych) z odpowiednimi poszerzeniami na łukach.
- w zakresie bezpieczeństwa i funkcjonalności dla niechronionych użytkowników drogi:
 - szerokość zjazdu do ZUW należy zminimalizować i zastosować wyniesione przejście dla pieszych zapewniając ciągłość niwelety ciągu pieszego;
 - ciągi pieszce należy projektować o nawierzchni bezfazowej;
 - zapewnić odpowiednie oświetlenie i odwodnienie projektowanego układu; lampy oświetleniowe oraz inne elementy uzbrojenia nie mogą zawężyć szerokości użytkowej ciągu pieszego oraz być zlokalizowane w skrajni drogi dla rowerów.;
 - zapewnić dodatkowe dedykowane oświetlenie przejść dla pieszych.

Otrzymują:

1x adresat

1x a/a TT

Sprawę prowadzi:

Paweł Pogoń - Dział Organizacji Transportu - nr tel.: 12 616 8662

Rafał Grzywacz - Dział Mobilności Aktywnej - nr tel.: 12 616 8673

W przypadku kierowania korespondencji uprzejmie proszę o powołanie się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony.

Z up. DYREKTORA
Kierowi
Organizacji



RU.461.6.350.2021

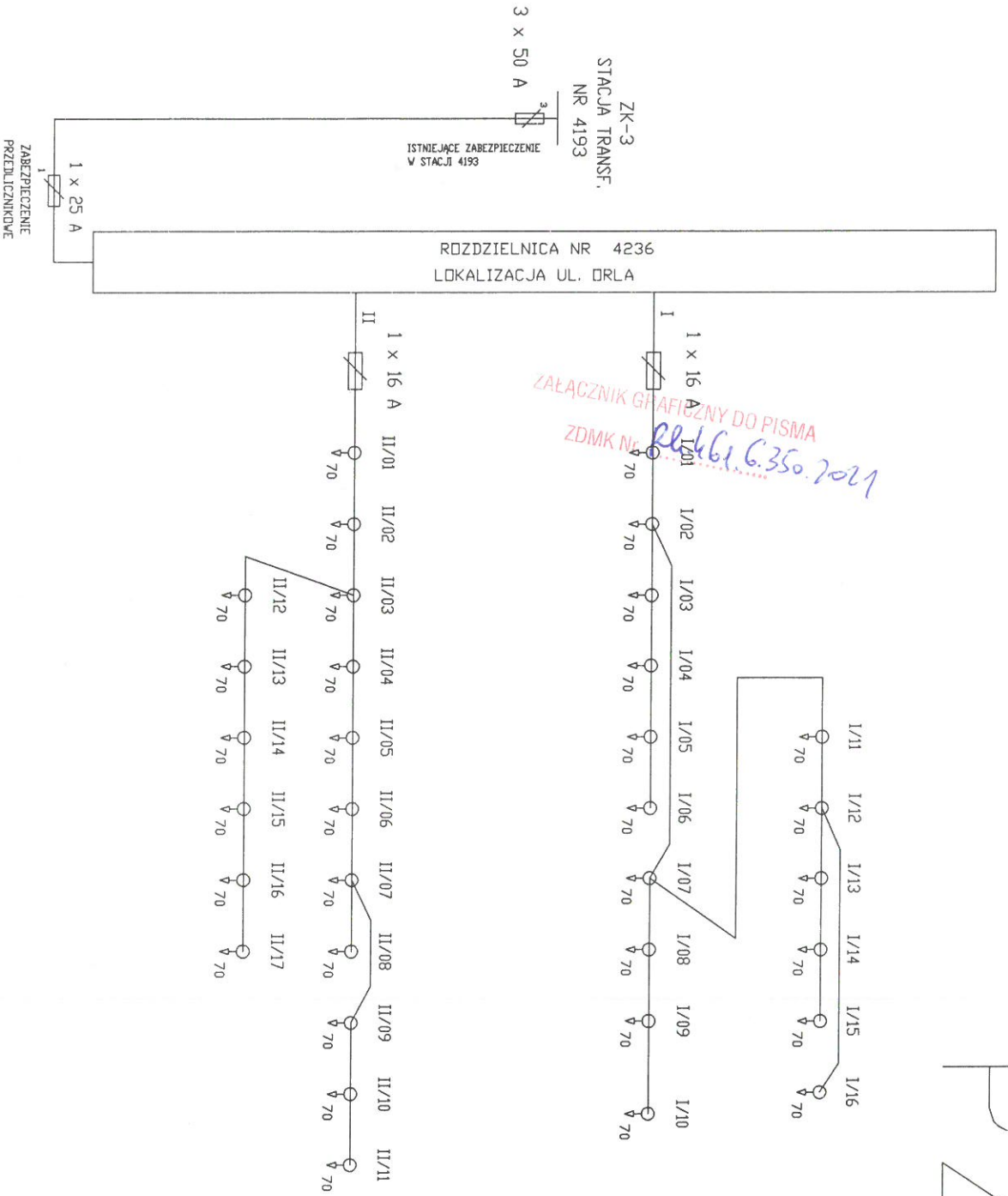
Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy oświetlenia dla zadania pn.: „Budowa chodnika przy ul. Mirowskiej przy skrzyżowaniu z ul. Orlą po stronie południowej od wjazdu na teren ZUW Bielany do peronu przystankowego” przy ul. Mirowskiej w Krakowie.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa w nawiązaniu do złożonego pisma wraz z załączonymi materiałami po przeprowadzonej analizie podaje następujące warunki dla budowy oświetlenia przy ul. Mirowskiej w Krakowie zgodnie z wnioskiem:

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ4236. W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno-poglądowym.
2. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać wymagania stawiane przez ZDMK (aktualne wymagania do pobrania ze strony www.zdmk.krakow.pl – wytyczne dla projektantów).
3. W ramach planowanej inwestycji należy zaprojektować budowę nowego elektroenergetycznego przyłącza oświetlenia linią kablową, doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Stosować oprawy ze źródłem światła LED wyposażone w sterownik lokalny pozwalający na współpracę z istniejącym w ZDMK systemem sterowania oświetleniem.
 - b) Słupy aluminiowe lub stalowe ocynkowane zgodne z wymaganiami ZDMK na fundamentach prefabrykowanych.
 - c) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości układny w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
 - d) Dla przejść dla pieszych projektować dedykowane oświetlenie zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Infrastruktury z dnia 20.07.2018r. (dedykowane oprawy led) – zgodnie z wymaganiami ZDMK.
 - e) Zasilanie projektować od najbliższego słupa będącego poza zakresem inwestycji (kablowo, doziemnie).
 - f) Wykonać inwentaryzację istniejącego oświetlenia oraz bilans mocy obwodów projektowanych i istniejących. W razie potrzeby wystąpić do Tauron o zmianę warunków.
4. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36), a następnie uzyskać opinię z Narady Koordynacyjnej Wydziału Geodezji UM Krakowa
5. Na etapie wydawania warunków analizie nie podlegają własności działek. Wszystkie urządzenia projektować wyłącznie w działkach Gminy Kraków. Uzgodnienie lokalizacji

PZ 4236



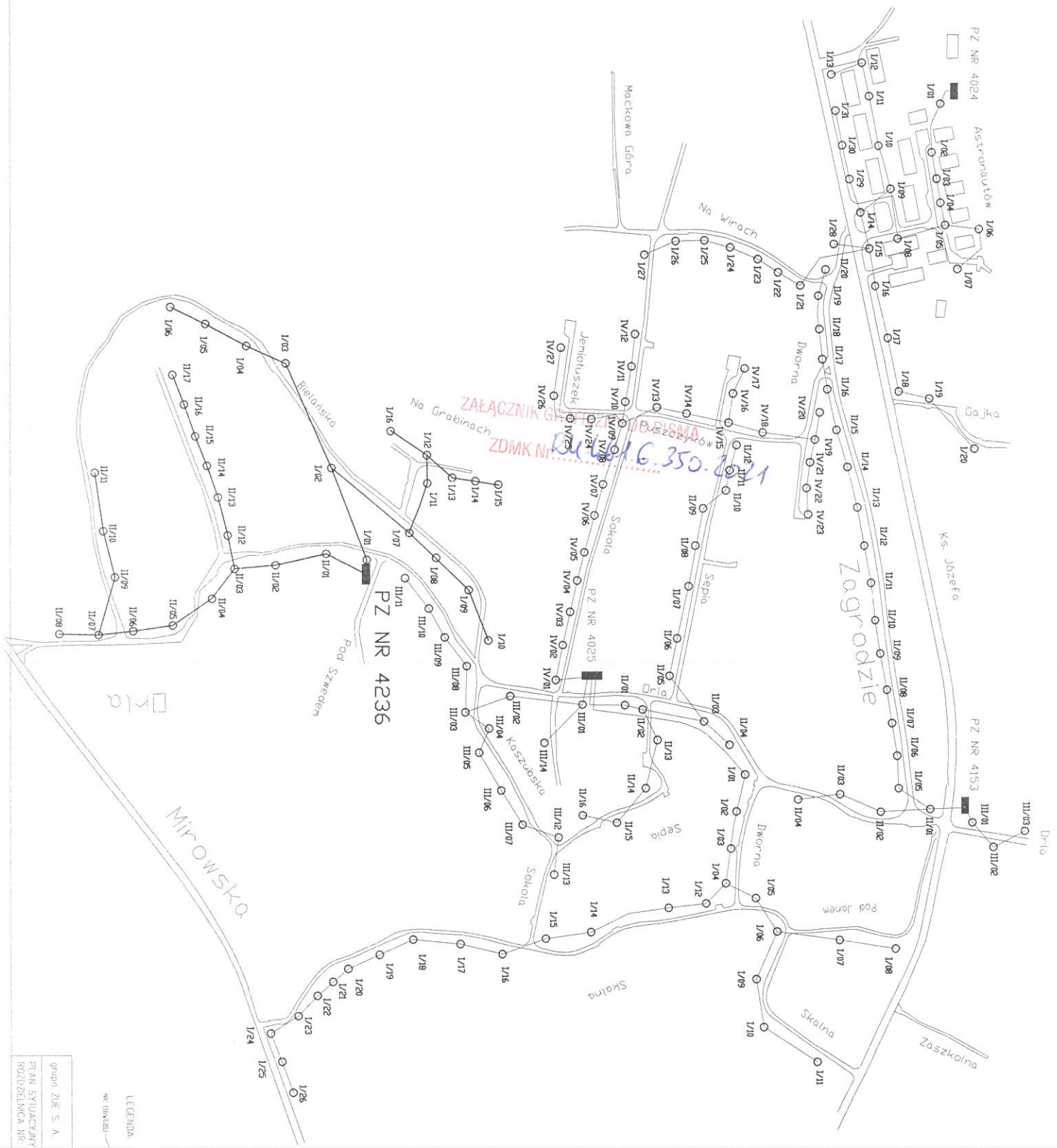
MOC ZAINSTALOWANA P= 2,713 kW
U=400/230V- 50Hz
UKŁAD SIECI TN-C
SYSTEM DOBRONY - SAMOZNYWNE SZYBIE WYŁĄCZENIE

grupa ZUE S. A.

NR OPR. ES/TP/ /99

SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH
PZ NR: 4236

RYS NR 2



PZ 4236

grupa: ZUE S. A.	NR CRR: ES/1P/251/356
PLAN SYTUACYJNY ROZDZIENKA NR. 4236	PVS NR 10E

