



Zarząd Dróg
Miasta Krakowa

Kraków, 04.02.2022r.

RU.461.6.31.2021(1)

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy oświetlenia dla zadania pn.: „Przebudowa ul. Chałubińskiego” w Krakowie – IPR.452.16.1.2022 z dnia 13.01.2022r.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa w nawiązaniu do złożonego pisma informuje, że warunki techniczne budowy oświetlenia dla w/w zadania zostały wydane w piśmie znak: RU.461.6.31.2021 z dnia 04.02.2021r.

Informujemy również, że planowana inwestycja wchodzi w zakres inwestycji pn.: "Rozbudowa ulic Niewodniczańskiego i Chałubińskiego" dla której w piśmie znak RU.461.7.137.2021 z dnia 07.12.2021r. został uzgodniony projekt budowy oświetlenia ulicznego. W zależności od terminu realizacji obu inwestycji zaleca się koordynację na etapie projektowym lub uwzględnienie zmian po realizacji.

Kierownik
Działu Uzgodnień
Przemysław Czech

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa RU (IPR.452.16.1.2022, ID: 2184091).



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 zgodnie 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 układany 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 tut. 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).

główny specjalista
Renata Duda
Renata Duda

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



Kraków dn., 21 stycznia 2022r.

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA ZADANIA PN: „PRZEBUDOWA UL. CHAŁUBIŃSKIEGO” – ODCINEK OD UL. NIEWODNICZAŃSKIEGO DO GRANIC MIASTA.

W odpowiedzi na wniosek w sprawie warunków technicznych na odprowadzenie wód opadowych, Jednostka Klimat Energia Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. Odwodnienie planowanej inwestycji należy wykonać poprzez budowę kanału deszczowego w ul. Chałubińskiego z wylotem do rzeki Wilgi. Rzeka Wilga znajduje się w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – RZGW Kraków, ul. J. Piłsudskiego 22, 31 – 109 Kraków, w związku z czym o pozwolenie i warunki odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z planowanej inwestycji należy zwrócić się do jej zarządcy.

Ponadto Tutejsza jednostka informuje, iż przy projektowaniu kanalizacji w drodze, należy spełnić następujące warunki:

1. uzgodnić trasę w ZDMK,
2. projekt powinien zawierać obliczenia hydrologiczno – hydrauliczne dla inwestycji sprawdzające dobraną średnicę kanalizacji opadowej (mapa powierzchni zlewni cząstkowych), do wymiarowania odwodnienia terenów należy stosować formułę krakowską,
3. kanalizacja opadowa winna uwzględniać całą zlewnię ciężącą do kanału przy parametrach wynikających z planów zagospodarowania przestrzennego,
4. określić geotechniczne warunki posadowienia,
5. od średnic DN600 w górę, należy stosować rury betonowe/żelbetowe zgodne z normą PN-EN 1916, łączone na uszczelki zintegrowane w kielichach rur, o szczelności gwarantowanej 0,5bara.
6. studzienki rewizyjne winny być betonowe, z prefabrykowanym dnem,
7. studzienki betonowe/żelbetowe, zakończyć „pływającymi” włazami z żeliwa sferoidalnego Ø600 klasy D400 zgodnymi z PN-EN 124 z wkładką wygłuszającą z szerokim pierścieniem żeliwnym. Włazy niewentylowane z ramą okrągłą i pokrywą zatraskową,
8. studzienki wodościekowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0.8m,
9. minimalna \varnothing przykanalików 200mm,

10. do projektu, który należy uzgodnić w KEGW, dołączyć wersję elektroniczną zapisaną w formacie pdf i dwg.,
11. 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.

Warunki techniczne zachowują ważność przez 3 lata od daty wystawienia.

Projektując odwodnienie przedmiotowej inwestycji należy również mieć na uwadze możliwość realizacji Uchwały Nr XXXVI/933/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 lutego 2020 r. w sprawie przyjęcia „Planu Adaptacji Miasta Krakowa do zmian klimatu do roku 2030” w zakresie m. in. rozbudowy i modernizacji systemu odwodnienia Miasta, zarządzania wodami opadowymi, zagwarantowania zasobów oraz rozwoju infrastruktury błękitno-zielonej.

Otrzymują:

1 x Adresat (bez załączników)

1 x aa (WEU)

z up. DYREKTOR
Klimat-Energia-Gospodarka

Pion Wymiar

IR-04.7211.40.2021.4

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

Dotyczy wydania warunków technicznych dla zadania pn.: „Przebudowa ul. Chałubińskiego od ul. Niewodniczańskiego do granic miasta”
Data pisma 13.01.2022 r.
Data wpływu 13.01.2022 r.
Sprawa znak IPR.452.16.1.2022

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na przesłaną korespondencję informuję, że wytyczne IR-04.7211.40.2021 z dnia 26 lutego 2021 r. dotyczące zadania pn.: „Przebudowa ulicy Chałubińskiego”, ze względu na częściowo powielony zakres zadania, pozostają wiążące.

W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:

- telefonicznie – pod numerem 12 616 84 65 (sprawę prowadzi Agnieszka Jamro)
- 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



IPR.452.16.2.2022

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania pn.: „Przebudowy ulicy Chałubińskiego od ul. Niewodniczańskiego do granic miasta”.

1. Ulica Chałubińskiego jest drogą publiczną o kategorii powiatowej (DP nr 2237 K).
2. W analizowanym obszarze objętym opinią obowiązuje Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Swoszowice – Południe”, zatwierdzony Uchwałą NR CXV/1556/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 3 listopada 2010 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego Nr 611, poz. 4832 z dnia 25 listopada 2010 r.).
3. Zgodnie z ww. obowiązującym MPZP ul. Chałubińskiego zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających tereny o oznaczeniu 6 KDL (tereny ulic lokalnych (klasy L).

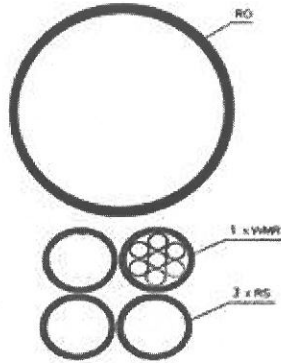
Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Parametry techniczne docelowego 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 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124 ze zmianami),
 - rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie
 - ustaleniami ww. MPZP,
 - Standardami Rowerowymi – Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z 15.11.2018 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”.
2. 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 drogi i terenu przyległego.
3. 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, granic pasa drogowego, przebiegu krawędzi jezdni).
4. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi określoną w ww. rozporządzeniu oraz ustaloną w obowiązującym MPZP dla klasy drogi/ulicy L – lokalnej z uwzględnieniem potrzeb wynikających z prognozowanej struktury rodzajowej lub ilościowej ruchu.
5. Zapewnić normatywny min. jednostronny chodnik.
6. Zaleca się przeanalizować budowę ścieżki rowerowej.
7. Parametry chodnika i ścieżki rowerowej winny spełniać wymagania określone w ww. rozporządzeniu, w tym m. in.:
 - a) minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m,
 - b) minimalna szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić 1,5m,
 - c) szerokość chodnika/ścieżki rowerowej powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszego i rowerowego,

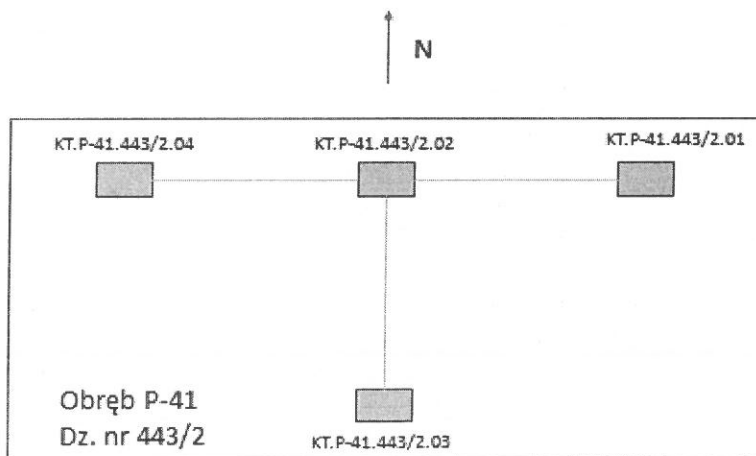
- d) ciągi piesze/rowerowe powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
8. Konstrukcję nawierzchni chodnika należy wykonać z nawierzchni bezfazowej.
 9. Zakres budowy chodnika i ścieżki rowerowej należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego i rowerowego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi/rowerowymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy.
 10. Przewidzieć przebudowę/rozbudowę skrzyżowań z innymi drogami publicznymi.
 11. 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.
 12. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.
 13. 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.
 14. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
 15. Zwraca się uwagę, że zgodnie z ustawą z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych 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. W związku z czym winno się uwzględnić wymagania Rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz. U. z r., poz. 680).
 16. Ponadto:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie; Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa; Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie;
 - b) o warunki w zakresie odwodnienia drogi 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) z uwagi na występowanie kolizji z istniejącą zielenią w związku z planowaną inwestycją należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej;
 17. 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:

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 125/108 (średnica zewn. / średnica wewn.), trzech rur RS40/3,7 mm i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm.



3. 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.
4. Pod przebudowywaną drogą, zaprojektować kanały technologiczne przepustowe.
5. Otwory rur zabezpieczyć uszczelkami w studniach kablowych.
6. Po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów.
7. Wszelkie połączenia kanalizacji, powinny być wykonane w studniach kablowych.
8. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi, powinny wynosić 100m
9. Na trasie kanalizacji, zastosować studnie nie mniejsze niż SK-2.
10. Elementy metalowe studni, wykonać ze stali ocynkowanej.
11. Wywietrzniki na pokrywach studni kanału technologicznego, powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”
12. Nad kanalizacją umieścić taśmę ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”. Końce taśmy powinny znajdować się w studniach kablowych.
13. Wprowadzić numery studni zgodnie z poniższym schematem:
 Typ kanału (KT lub KK) . nazwa obrębu (P41) . numer działki na której studnia jest zlokalizowana (443/2) . kolejny numer studni (np. 01) (pierwsza studnia liczona od północy zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara). Dla każdej działki kolejny numer studni liczony oddzielnie. Przykładowe numery studni: KT.P-41.443/2.01, KT.P-41.443/2.02



14. W projekcie należy uwzględnić aktualne numery działek. Jeżeli w wyniku prowadzonej inwestycji, numeracja działek ulegnie zmianie, należy dokonać korekty na dokumentacji powykonawczej.
15. 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.

Z-ca Dyrektora
ds. Inwestycji

Janusz Zagórski