



Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania pn.: „Przebudowa skrzyżowania ulic: Sawiczewskich, Podgórk, Droga Rokadowa, Kuryłowicza, Landaua”.

1. Ulica Sawiczewskich jest drogą publiczną o kategorii powiatowej (DP nr 2240 K); ul. Droga Rokadowa jest drogą publiczną o kategorii gminnej (DG nr 602339 K); ul. Kuryłowicza jest drogą publiczną o kategorii powiatowej (DP nr 2240 K); ul. Podgórk jest drogą publiczną o kategorii gminną (DG nr 603088 K); ul. Landaua jest drogą publiczną o kategorii gminnej (DG nr 602720 K).
2. W analizowanym obszarze objętym opinią obowiązuje Miejsowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Swoszowice – Wschód”, zatwierdzony Uchwałą NR LXXIX/1182/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 lipca 2013 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego poz. 4652 z dnia 23 lipca 2013 r.).
3. Zgodnie z ww. obowiązującym MPZP skrzyżowanie ww. ulic zlokalizowane jest w liniach rozgraniczających tereny o oznaczeniu: 5 KDZ, 6 KDZ (tereny ulic zbiorczych (klasy Z); 3 KDD (tereny ulic dojazdowych (klasy D); 27 KDX (tereny tereny wydzielonych ciągów pieszo-jezdných).

Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

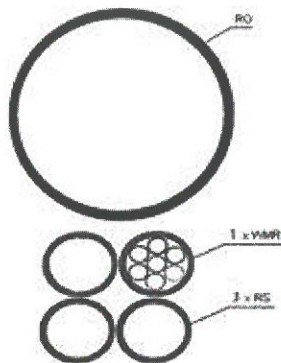
1. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), należy projektować zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124 ze zmianami) oraz ustaleniami ww. MPZP.
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 drogi i terenu przyległego.
3. Zakresem opracowania przebudowy/rozbudowy skrzyżowań należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry drogi (w tym m. in. szerokości jezdni, chodników, granic pasa drogowego, przebiegu krawędzi jezdni).
4. W dokumentacji projektowej wskazane jest uwzględnienie ew. korekt istniejącego układu drogowego (w tym jego przebudowa/ rozbudowa) w niezbędnym zakresie, dla zapewnienia prawidłowego dowiązania do stanu istniejącego i normatywnych parametrów docelowego układu drogowego.
5. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi określoną w ww. rozporządzeniu oraz ustaloną w obowiązującym MPZP (dla klasy drogi/ulicy Z – zbiorczej) z uwzględnieniem potrzeb wynikających z prognozowanej struktury rodzajowej lub ilościowej ruchu.
6. Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego z uwzględnieniem dogodnych dojazdów do peronów autobusowych. W sąsiedztwie przejść dla pieszych zapewnić azyle dla pieszych o normatywnych parametrach (z uwzględnieniem m. innymi skrajni drogowych).
7. Zapewnić normatywny dwustronny chodnik.
8. Parametry chodnika winny spełniać wymagania określone w ww. rozporządzeniu, w tym m. in.:
 - a) minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m,
 - b) szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszego.
 - c) chodniki powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
9. Konstrukcję nawierzchni chodnika należy wykonać z nawierzchni bezfazowej. Rozwiązania techniczne

winy być projektowane z zapewnieniem dogodnych warunków ruchu osób niepełnosprawnych, z zastosowaniem m. innymi: obniżenia krawężników na przejściach dla pieszych do 2cm; na peronach przystankowych; na peronach KMK – krawężników typu Cassel Kerb. Przy wszystkich przejściach dla pieszych należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi wyposażonymi w rowki dla osób z dysfunkcją wzroku.

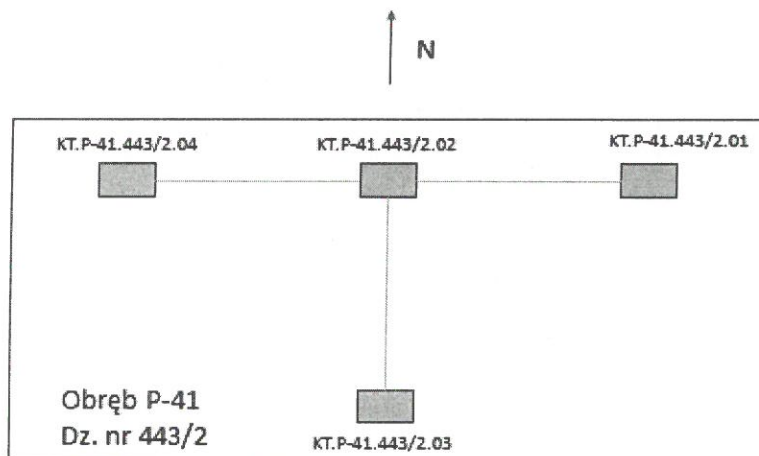
10. Zakres budowy chodnika należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy.
11. Należy zapewnić prawidłowe warunki 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. Odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych ww. rozporządzenia wymagają uzyskania zgody właściwego w sprawie Ministra.
16. 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).
17. 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; 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;
18. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie. Winna ona pozyskać niezbędne uzgodnienia/opinie.
19. Koncepcja przedmiotowej inwestycji winna być przedłożona do zaopiniowania w ZDMK (w dokumentacji załączyć opinię audytu rowerowego oraz uzyskane opinie w tym między innymi: WMIR UMK, ZTP, ZZM, KEGW).

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.

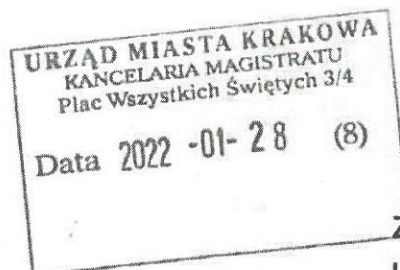


3. Kanał technologiczny, powinien spełniać warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne oraz wytyczne dla projektantów umieszczone na stronie zdmk.krakow.pl. Pod przebudowywaną drogą, zaprojektować kanały technologiczne przepustowe.
4. Otwory rur zabezpieczyć uszczelkami w studniach kablowych.
5. Po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów.
6. Wszelkie połączenia kanalizacji, powinny być wykonane w studniach kablowych.
7. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi, powinny wynosić 100m
8. Na trasie kanalizacji, zastosować studnie nie mniejsze niż SK-2.
9. Elementy metalowe studni, wykonać ze stali ocynkowanej.
10. Wywietrzniki na pokrywach studni kanału technologicznego, powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”
11. Nad kanalizacją umieścić taśmę ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”. Końce taśmy powinny znajdować się w studniach kablowych.
12. Wprowadzić numery studni zgodnie z poniższym schematem:
13. Typ kanału (**KT lub KK**) . nazwa obrębu (**P-41**) . 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
Janusz Zagórski



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 SKRZYŻOWANIA ULIC: SAWICZEWSKICH, PODGÓRKI, DROGA ROKADOWA, KURYŁOWICZA, LANDAUA” W KRAKOWIE.

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 rozbudowę istniejącej kanalizacji opadowej w ul. Sawiczewskich i Kuryłowicza (w zależności od ciężącej zlewni) z zachowaniem następujących warunków:

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 wytłuszczającą z szerokim pierścieniem żeliwnym. Włazy niewentylowane z ramą okrągłą i pokrywą zatrzaskową,
8. studzienki wodościęgowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0.8m,
9. minimalna Ø 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.

46

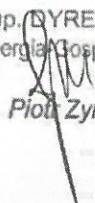
Projektując odwodnienie przedmiotowej inwestycji należy również mieć na uwadze możliwość realizacji Uchwały Nr XXXVI/933/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 lutego 2020 r. w sprawie przyjęcia „*Planu Adaptacji Miasta Krakowa do zmian klimatu do roku 2030*” w zakresie m. in. rozbudowy i modernizacji systemu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

Otrzymują:

1 x Adresat (bez załączników)

1 x aa (WEU)

z up. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna


Piotr Zymon

IR-01.7211.24.2022

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

Dotyczy wydania warunków technicznych dla zadania pn.: „Przebudowa skrzyżowania ulic: Sawiczewskich, Podgórk, Droga Rokadowa, Kuryłowicza, Landaua”
Data pisma 13.01.2022 r.
Data wpływu 13.01.2022 r.
Sprawa znak IPR.452.15.1.2022

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na przesłaną korespondencję, przedkładam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

Biorąc pod uwagę istniejący układ drogowy oraz warunki terenowe, nie wyklucza się konieczności ingerencji w działki osób fizycznych, w celu poprawy warunków ruchu drogowego, w tym dostosowania parametrów projektowanego układu drogowego do obowiązujących przepisów prawa. W związku z powyższym należy przeanalizować możliwość zmiany zakresu zadania i zakwalifikowanie go jako rozbudowy.

Ponadto:

- Ulice należy projektować o parametrach klasy zgodnych z zapisami [1].
- Zaleca się, aby szerokość jezdni ulic po których odbywa się regularny ruch komunikacji zbiorowej wynosiła 6,0 m.
- 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.
- Układ drogowy należy, co do zasady kształtować zgodnie z zapisami [1].
- Przy projektowaniu skrzyżowania należy zachować prawidłowe warunki widoczności i przejeźdności dla pojazdu miarodajnego oraz zapewnić normatywne spadki podłużne.
- Parametry infrastruktury pieszej (chodniki, przejścia dla pieszych, powierzchnie akumulacji na skrzyżowaniu itd.) winny być dostosowane do przewidywanego docelowego natężenia ruchu pieszego.
- Infrastrukturę rowerową należy projektować zgodnie z wytycznymi Zarządu Transportu Publicznego.
- Przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerzystów:

- należy wyznaczyć na wszystkich wlotach i wylotach skrzyżowań objętych zadaniem;
 - winny być wyposażone w wyspy azylu o szerokości co najmniej 2,50 m;
 - winny posiadać dedykowane oświetlenie zapewniające wzajemną widoczność pomiędzy kierującymi a pieszymi, w szczególności w okresie niedostatecznej widoczności; oświetlenie to winno obejmować także obszar oczekiwania przed jezdnią oraz na wyspie azylu.
- W miejscu wyznaczanych przystanków komunikacji zbiorowej, w zależności od wytycznych Zarządu Transportu Publicznego, należy zapewnić poszerzenie chodnika, w celu wyznaczenia peronu przystankowego. Dopuszcza się likwidację zatok autobusowych.
 - 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.
 - W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
 - W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej (docelowej) oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).
 - W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych.

Powyższe wytyczne zachowują ważność przez 2 lata od dnia ich wydania.

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

Łukasz Gryga

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

Podstawa prawna

- [1] Uchwała Nr LXXIX/1182/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 lipca 2013 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Swoszowice - Wschód” (Dz. Urz. Woj. Mał., poz. 4652)

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





RU.461.6.18.2022

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych przebudowy oświetlenia ulicznego dla zadania pn.: „Przebudowa skrzyżowania ulic: Sawiczewskich, Podgórki, Droga Rokadowa, Kuryłowicza, Landaua” w Krakowie - IPR.452.15.1.2022 z dnia 13.01.2022r.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa w nawiązaniu do złożonego pisma wraz z załączonymi materiałami po przeprowadzonej analizie podaje następujące warunki dla przebudowy oświetlenia w lokalizacji zgodnie z wnioskiem:

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ3342 oraz PZ3144. 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. Informujemy, że planowana inwestycja znajduje się na styku z inwestycją miejską przebudowy oświetlenia w związku z budową chodnika przy ul. Droga Rokadowa dla której zostały wydane warunki w piśmie znak: RU.461.6.285.2021 z dnia 26.08.2021r.
4. W ramach planowanej inwestycji należy zdemontować istniejące oświetlenie oraz zaprojektować budowę nowego oświetlenia linią kablową, doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Projektować słupy aluminiowe anodowane lub stalowe ocynkowane 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 np. DVR)..
 - d) Zasilanie projektować od najbliższego słupa będącego poza zakresem opracowania (kablowo, doziemnie).
 - e) Podtrzymać zasilanie obwodów będących poza zakresem opracowania (kablowo, doziemnie).
 - f) Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub zutylizować w porozumieniu z Działem UT tut. Zarządu.
 - g) Dla przejść dla pieszych projektować dedykowane oświetlenie zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Infrastruktury z dnia 20.07.2018r. (dedykowane oprawy led o rozsyłe asymetrycznym) – zgodnie z wymaganiami ZDMK.

- h) Wykonać inwentaryzację istniejącego oświetlenia oraz bilans mocy obwodów projektowanych i istniejących. W razie potrzeby wystąpić do Tauron o zmianę warunków.
5. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36), a następnie uzyskać opinię z Narady Koordynacyjnej Wydziału Geodezji UM Krakowa. Uzgodnienie lokalizacji może zostać wydane wyłącznie w oparciu o uzgodniony w tut. Zarządzie projekt branży drogowej.
6. Na etapie wydawania warunków analizie nie podlegają własności działek. Wszystkie urządzenia projektować wyłącznie w działkach Gminy Kraków.
7. 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. 2019 poz. 1643 z póź. zm.) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawęzać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych
8. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
9. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymującą oświetlenie w Krakowie.
10. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
- Warunki zachowują ważność przez okres 3 lat.

Załączniki:

- 1) Schematy oświetlenia PZ3342 oraz PZ3144

Kierownik
Działu Uzgodnień

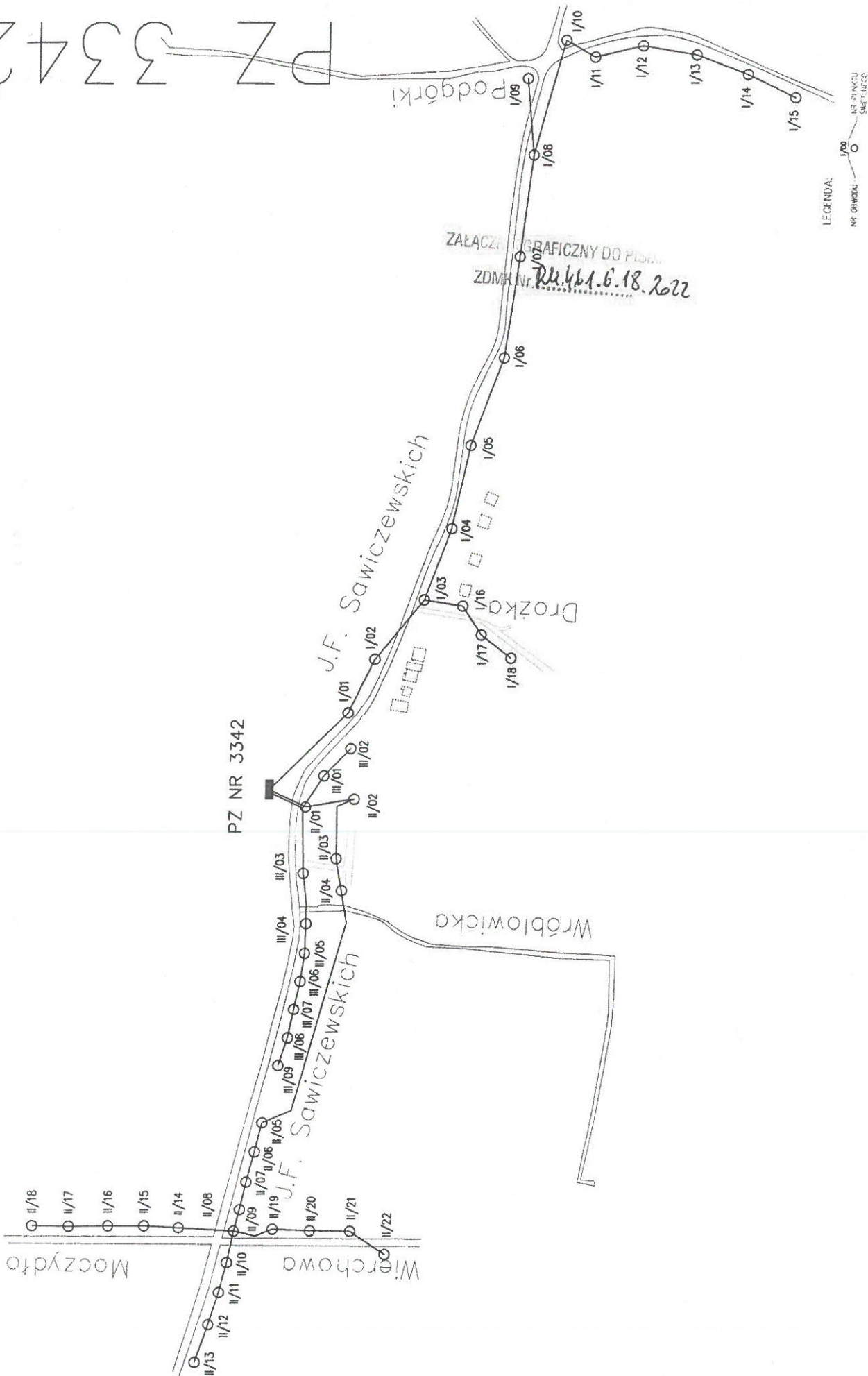
Przemysław Czech

Otrzymują:

1 x Adresat wraz z załącznikiem

1 x aa RU(IPR.452.15.1.2022, ID: 2569201).

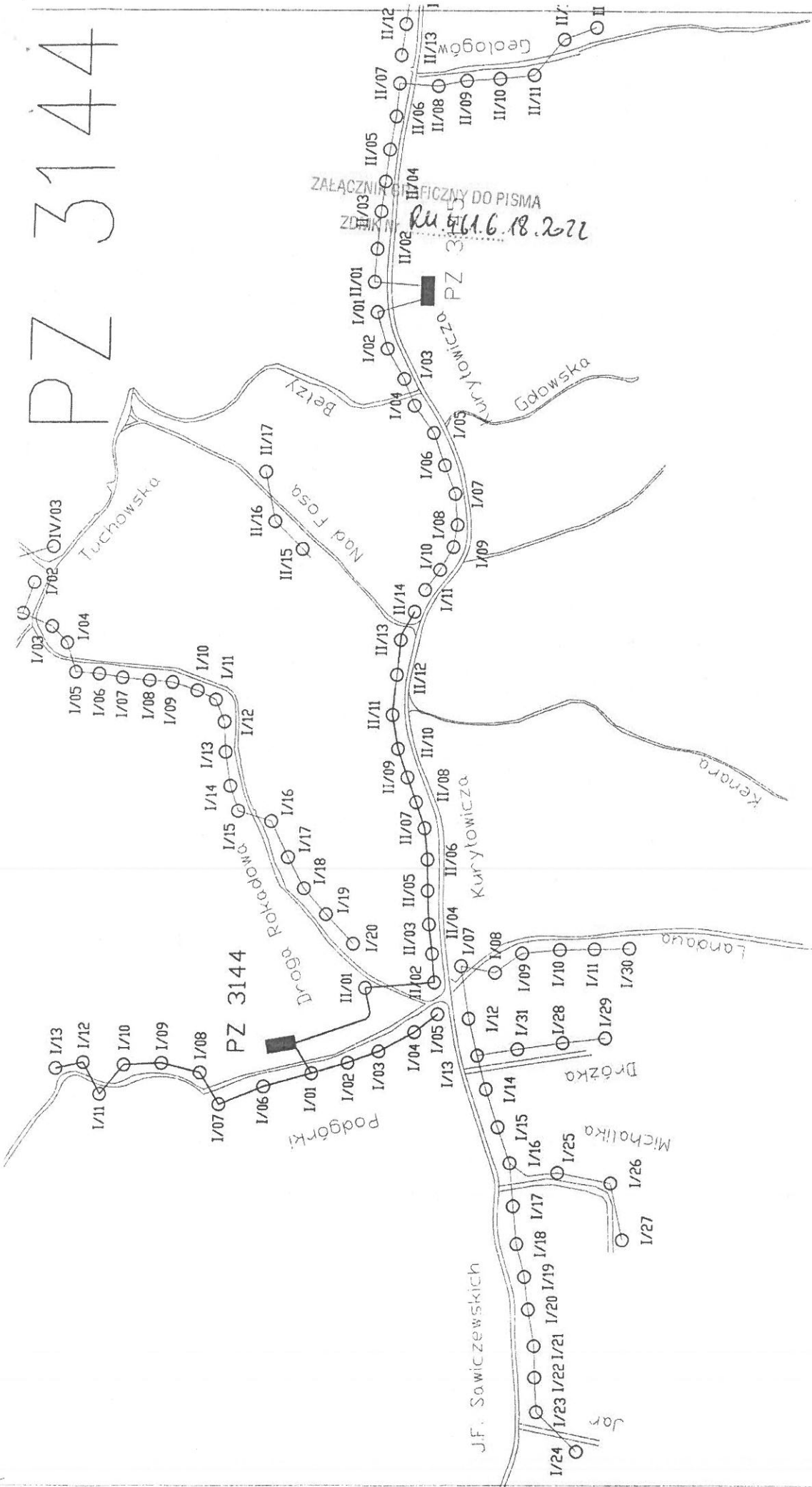
PZ 3342



LEGENDA:
NR PUNKTU
NR ODRĘBNO
SMET LUCIO

grupa ZUE S. A	NR OPR.
PLAN SYTUACYJNY	RYS NR 1A.1C
ROZDZIAŁ NR. 3342	

PZ 3144

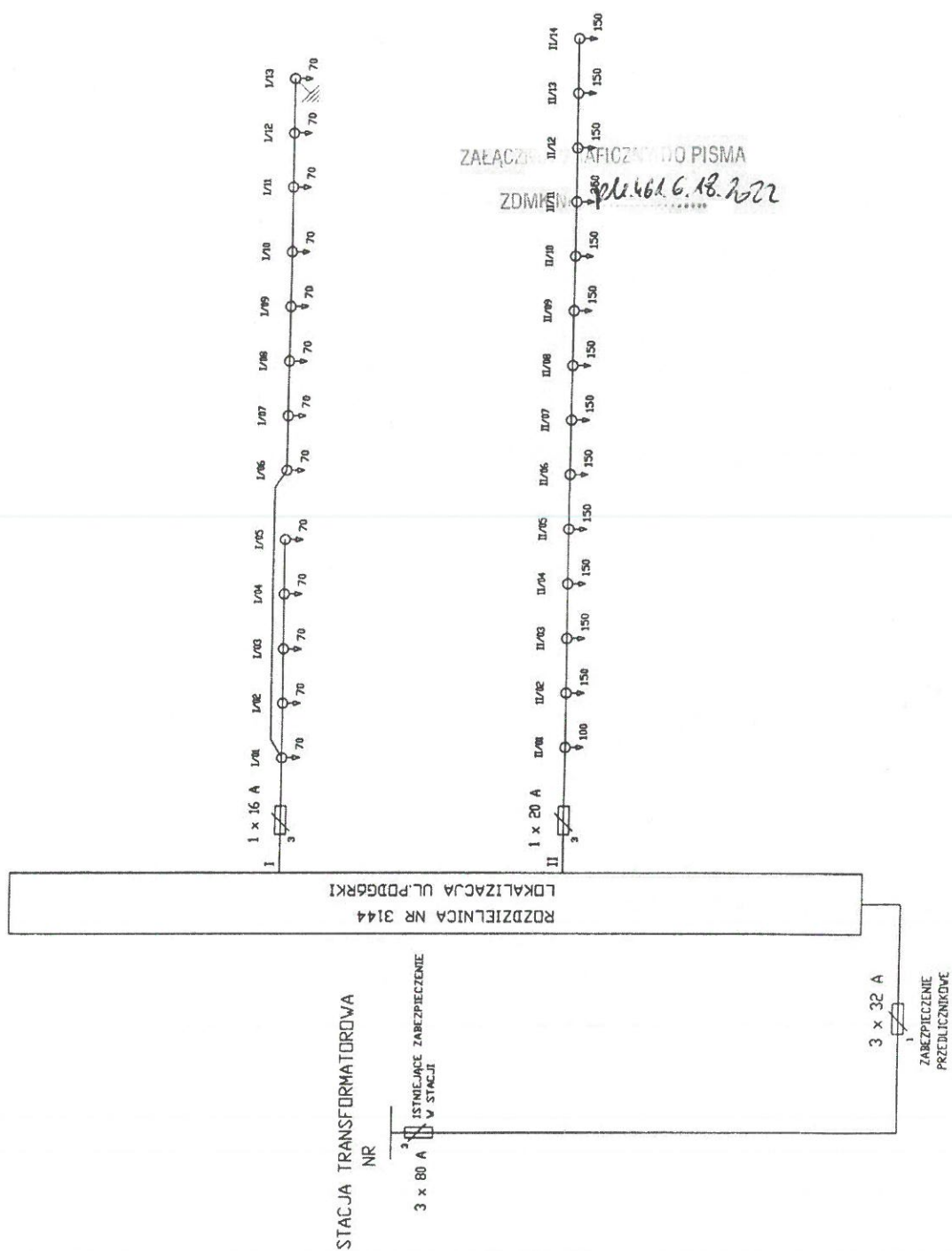


LEGENDA:

NR OŚCIEŻY
NR PUNKTU
SWIETLEŃ

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/10. / 99
PLAN SYTUACYJNY	ROZDZIENICA NR. 3144
	RYŚ NR. 1

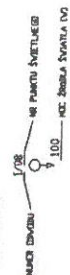
4431Z



MOC ZAINSTALOWANA P1= 3,509 kW
 U=400/230V ~ 50Hz
 UKŁAD SIŁKI TN-C

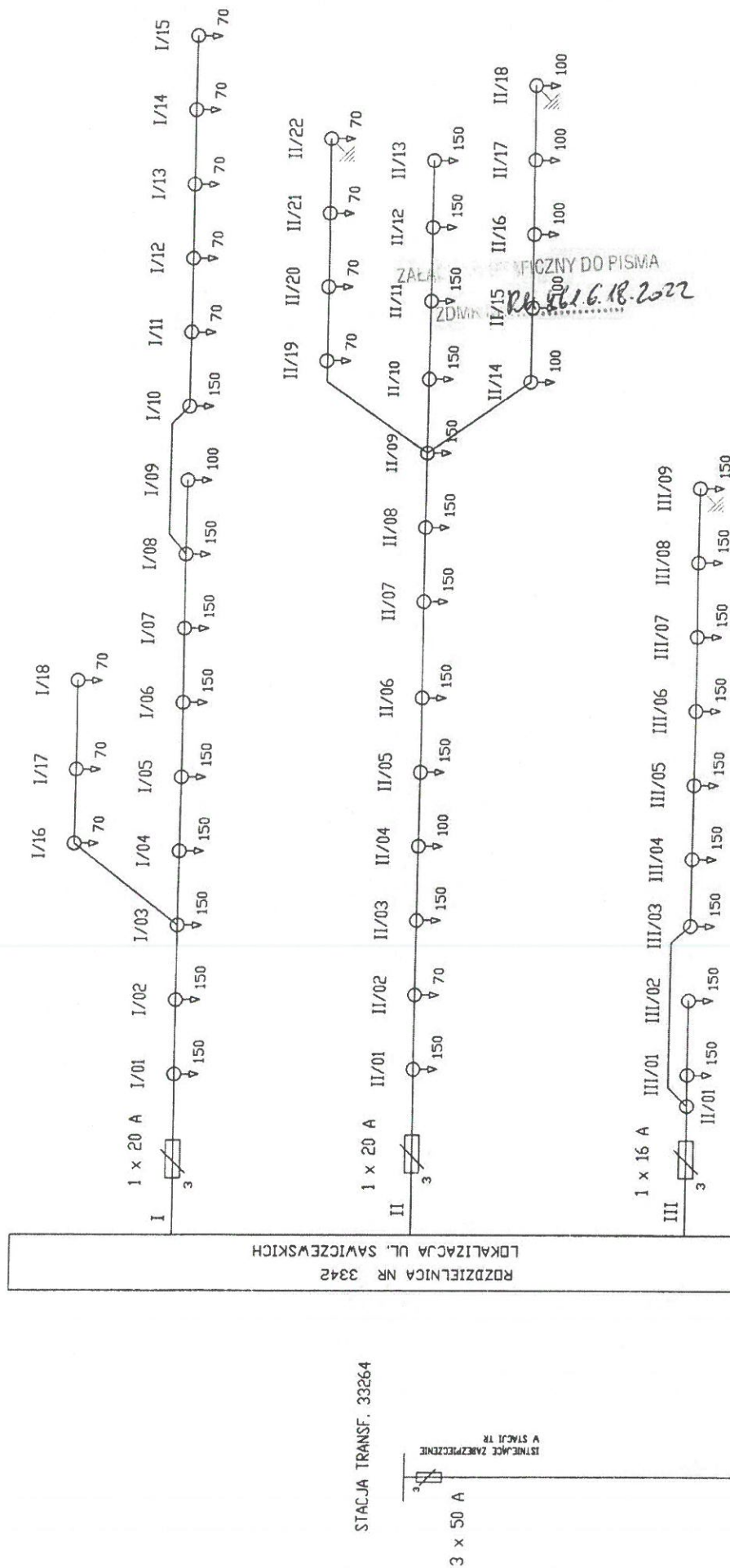
SYSTEM OCHRONY - SĄDOWE WYŁĄCZENIE

LEGENDA:



grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP//99
PLAN SYTUACYJNY ROZDZIENICA NR: 3144	RYS NR 2

PZ 3342



MOD. ZAINSTALOWANA PI= 6,956 MW
U=380/230V-50Hz
UKŁAD SIECI TN-C

SYSTEM OCHRONY - SAMODZIELNE SZYBIE WYŁĄCZENIE

LEGENDA:



grupa ZUE S. A.

SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH
PZ NR: 3342

RYS NR 2