



IPR.452.108.1.2022

WARUNKI TECHNICZNE

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Przebudowa ul. Narciarskiej - opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji administracyjnej zezwalającej na wykonanie robót budowlanych

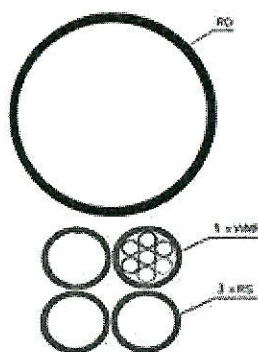
Zakres zadania: przebudowa ul. Narciarskiej na odcinku od ul. Gałczyńskiego do bramy wjazdowej na teren Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania Sp. z o.o.

1. Ulica Narciarska jest drogą publiczną o kategorii gminnej;
2. W obszarze objętym opinią obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Stare Czyżyny”. Zgodnie z ww. MPZP przedmiotowa ulica zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających teren KDD.13. Docelowy układ drogowy winien być zgodny z ustaleniami obowiązującego MPZP;
3. 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)*, przy uwzględnieniu zmian zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
4. 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;
5. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry drogi publicznej (w tym m. in. szerokości jezdni i pobocza, granic pasa drogowego, przebiegu krawędzi jezdni);
6. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi, zgodnie z ww. *Rozporządzeniem*;
7. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi;
8. W niezbędnym zakresie należy przebudować/rozbudować wszystkie skrzyżowania z innymi drogami zapewniając prawidłowe parametry techniczne;
9. W zakresie chodników:
 - a) szerokość chodnika usytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinna być mniejsza niż 2,00 m (§ 44.2) (do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża), a w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się zmniejszenie tej szerokości do 1,25 m, przy dodatkowym

- uwzględnieniu skrajni chodnika 0,5 m od krawędzi zatoki postojowej, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszego;
- b) szerokość chodnika nieusytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinna być mniejsza niż 1,5 m, a w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się zmniejszenie tej szerokości do 1,0 m;
 - c) w miejscu występowania przeszkody dopuszcza się rozdzielenie chodnika na co najmniej dwie odrębne części, pod warunkiem, że każda z nich będzie mieć szerokość nie mniejszą niż 1,0 m;
 - d) przy zastosowaniu jednostronnego chodnika należy zapewnić jednolitą szerokość jezdni, normatywne pobocze gruntowe/opaskę (od strony północnej, tj. tej bez chodnika), a od strony projektowanego chodnika, miejsc postojowych ściek, jako element odwodnienia drogi;
 - e) szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych;
 - f) ciągi pieszce powinny mieć normatywne pochylecia podłużne i poprzeczne;
10. Zapewnić ciągłość normatywnych ogólnodostępnych chodników na zakresach opracowania, wraz z zapewnieniem przeprowadzenia pieszych w miejscach bezpiecznych i widocznych dla wszystkich uczestników ruchu, zapewnić chodniki pomiędzy miejscami postojowymi a istniejącymi chodnikami, powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem istniejącej zabudowy;
11. Przed przejściami dla pieszych przewidzieć, dla pasów medialnych, wykonanie prostopadłego pasa prowadzącego wykonanego, z płytek posiadających rowki prowadzące;
12. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić przebudowę istniejących dojazdów oraz zjazdów, w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego. W przypadku zjazdów należy przewidzieć obniżenie krawężnika $h = 4$ cm;
13. W przypadku budowy/przebudowy miejsc postojowych:
- a) wymiary stanowisk postojowych należy przyjąć zgodnie z §116 Dz.U. nr 43, w zależności od przyjętego sposobu parkowania, usytuowania w stosunku do krawędzi jezdni, szerokości jezdni manewrowej oraz przy uwzględnieniu stanowisk dla osób niepełnosprawnych;
 - b) lokalizacja miejsc postojowych winna spełniać warunki widoczności i bezpieczeństwa uczestników ruchu, w szczególności w rejonie skrzyżowań/zjazdów/włączeń dróg/przejazdów dla pieszych etc.;
 - c) manewry wyjazdu ze skrajnych miejsc postojowych winny się odbywać poza strefami oddziaływania skrzyżowania, jak również poza włączeniami innych dróg i zjazdami;
 - d) miejsca postojowe nie mogą blokować/likwidować dojazdów pieszych jako połączeń między układem wewnętrznym zabudowy, a pasami drogowymi;
14. Przy przebudowie przedmiotowej ulicy zaleca się objąć przebudową/rozbudową skrzyżowania z publicznymi drogami, jeśli zajdzie konieczność – całe tarcze skrzyżowań oraz włączenia dróg wewnętrznych;
15. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu istniejącego/planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności. Należy:
- a) konstrukcję jezdni zaprojektować jak dla kat. ruchu KR4 lub KR5;
 - b) zastosować krawężniki betonowe 20x30;
 - c) w przypadku zaprojektowania krętek ściekowych – zastosować kratki ściekowe „pływające”;
 - d) w miarę możliwości włączyć kanalizacyjne sytuować poza jezdnią, np. w chodnikach;
16. Projektować przy zachowaniu stateczności skarp, ogrodzeń, powiązań z istniejącymi dojazdami, zjazdami;
17. 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, działającego przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa;

18. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia, na warunkach uzyskanych odpowiednio od KEGW i ZDMK;
19. Rozwiązać kolizje z istniejącą zielenią, tj. drzewami, krzewami, etc.;
20. Należy rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci i uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego uzgodnienia/decyzje/opinie;
21. Zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową, przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0,5 m. Ponadto należy zapewnić bezpieczną odległość od drzew i krzewów (zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami). Infrastrukturę nie związaną z funkcjonowaniem drogi, a kolidującą z docelowym układem drogowym, należy w całości usunąć;
22. Uwzględnić wszystkie inwestycje w danym rejonie, które posiadają dokumentację formalno-prawną, w tym m.in. decyzje na lokalizację/przebudowę zjazdów/uzgodnienia/umowy/pozwolenia na budowę etc.;
23. Wykonawca zobowiązany jest do sporządzenia projektu docelowej organizacji ruchu. Na wykonawcy ciążył będzie obowiązek uzyskania zatwierdzenia ww. projektu przez organ zarządzający ruchem, tj. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK;
24. W związku z nowelizacją ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usługi 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. Należy zatem zaprojektować odcinki kanalizacji teletechnicznej, pełniące rolę kanału technologicznego. W dokumentacji należy uwzględnić wymagania Rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz.U. z 2015 r., poz. 680). Przy tym:
 - a) zaprojektowana kanalizacja powinna posiadać minimum profil 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 (patrz rysunek ideowy poniżej);



- b) kanał technologiczny powinien być zaprojektowany w całym zakresie opracowania;
- c) zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji;
- d) w miejscach obustronnej zabudowy drogi oraz w celu przyszłej rozbudowy infrastruktury, zaprojektować kanały technologiczne przepustowe KTp, zakończone studniami SKO-4;
- e) maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100 m;

- f) otwory rur zabezpieczyć uszczelkami w studniach kablowych;
- g) po wykonaniu kanalizacji sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów;
- h) elementy metalowe studni wykonać ze stali ocynkowanej;
- i) wywietrzniki na pokrywach studni powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”;
- j) nad kanalizacją umieścić folię ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”;
- k) wprowadzić numerację studni kablowych zgodnie z poniższym schematem (w nawiasach przykładowa numeracja):

Typ kanału (KT) . nazwa obrębu (P-49) . numer działki, na której studnia jest zlokalizowana (591/26) . 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-49.591/26.01

KT.P-49.591/26.02

- l) 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;

UWAGA:

W myśl art. 39 ust. 6c ustawy o drogach publicznych 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.

25. Należy zastosować następujące wytyczne w zakresie oznakowania i urządzeń BRD:

- a) tarcza znaku pionowego profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,25 – 1,5 mm, krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywinicie. Każdy powtarzalny symbol znaku lub tablicy musi być wykonany metodą sitodruku przy użyciu farb transparentnych, odpowiednich dla typu i rodzaju folii odblaskowej;
- b) wielkość tarcz znaków pionowych zgodna 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/;*
- c) lico znaku pionowego 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;
- d) tarcze znaków pionowych 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;
- e) każdy znak pionowy (tarcza, tabliczka i tablica) ma posiadać na tylnej powierzchni:
- informację o typie folii;
 - informację o miesiącu i roku 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;
- f) słupki z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie; grubość ścianki min. 2,9 mm; powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana;
- g) na nowej nawierzchni (przed upływem 1 miesiąca) należy wykonać docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowe (warstwą grubości od 0,3 do 0,8 mm), natomiast docelowo, po upływie około 1 miesiąca, należy wykonać oznakowanie **grubowarstwowe chemoutwardzalne**, o grubości od 1,8 do 3,0 mm;
- h) w czasie wykonywania oznakowania poziomego zaleca się, aby temperatura nawierzchni i powietrza wynosiła co najmniej 5°C, a wilgotność względna powietrza co najwyżej 85%; oznakowanie poziome powinno być wykonane zgodnie z zaleceniami producenta;
- i) technologię wykonania oznakowania poziomego na ścieżce rowerowej (jeśli wystąpi) 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;
- j) każdy słupek przeszkodowy (konstrukcyjny) do U-5; słupek pod tablicę U-6; na projektowanych wypach mają zostać zamocowane tzw. gniazda do łatwego montażu pod znaki drogowe – w fundamencie stalowym;
- k) nie dopuszcza się montażu słupków pod znaki oraz słupków blokujących w wydzielonym terenie zielonym/klombie (który jest przeważnie zlokalizowany w ciągu pieszym);
- l) 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;*
26. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie. Przed jej przedłożeniem do uzgodnienia w tut. Zarządzie, winna ona pozyskać niezbędne uzgodnienia/opinie, w tym opinię audytu rowerowego.

Ponadto uwzględnić:

1. Warunki techniczne budowy oświetlenia wydane przez **Zarząd Dróg Miasta Krakowa** pismem znak RU.461.6.15.2021 z dnia 28.01.2021 r. (w załączeniu);
2. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez **Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie** pismem znak TA.464.14.3.2021 z dnia 17.02.2021 r. (w załączeniu);
3. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Jednostkę **Klimat-Energia-Gospodarka Wodna** pismem znak WEU.461.1.134.2021 z dnia 15.02.2021 r. (w załączeniu);
4. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez **Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK** pismem znak IR-04.7211.20.2021 z dnia 09.02.2021 r. (w załączeniu).

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x aa IP

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

Specjalista

Nikodem Duda



RU.461.6.15.2021

Inwestor:
Gmina Miejska Kraków
Reprezentowana przez:
Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Dotyczy: warunków wykonania oświetlenia w ul. Narciarskiej.

W nawiązaniu do wniosku wydanie warunków przebudowy oświetlenia ulicznego ul. Narciarskiej na odcinku wskazanym w załączniku graficznym (do krzyżowana z ul. I. Gałczyńskiego do skrzyżowania z ul. M. Jastruna oraz odcinka ul. Jastruna o odległość łącznej około 190m) uprzejmie informuję, że w celu realizacji zadania należy:

1. Wykonać obliczenia fotometryczne oraz elektryczne dla proponowanego rozwiązania.
2. W obliczeniach fotometrycznych uwzględnić lokalizację drzew ograniczających zachowanie równomierności oświetlenia.
3. Zakresem zadania objąć ul. Narciarską od granicy zakresu opracowania do skrzyżowania z ul. I. Gałczyńskiego oraz odcinek ul. M. Jastruna od skrzyżowania z ul. Narciarską do bramy wjazdowej do M.P.O.
4. Na całym odcinku przewidzieć słupy stalowe na fundamentach betonowych z oprawami typu LED
5. Wykonać nową ziemną sieć kablową pomiędzy projektowanymi słupami oświetleniowymi, kablem typu YKXS 5x16
6. Nowe połączenia kablowe ze słupem oświetleniowymi zlokalizowanymi poza zakresem przebudowy, oznaczonym jako II/21, realizować siecią doziemną, kablem typu YKXS 5x16. Połączenie zaprojektować we wnęce instalacyjnej.
7. Linie kablowe prowadzić w rurach ochronnych o średnicy minimum 50mm. Pod drogami i wjazdami zastosować dodatkowo przepusty o średnicy 100mm i długości o 1m większej z każdej strony drogi.
8. Nieczynne instalacje podziemnej sieci oświetleniowej usunąć, zabrania się pozostawiania umartwionych odcinków kabli w ziemi.
9. Materiały pochodzące z demontażu stanowią własność Wykonawcy i należy je zutylizować zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.
10. W projekcie należy przewidzieć prace związane z konserwacją zieleni wysokiej utrudniającej spełnienie wymagań w zakresie równomierności oświetlenia w zakresie objętym opracowaniem.

11. Lokalizację projektowanego kabla zasilającego oraz słupów uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK–36) po uzgodnieniu **projektu budowlanego branży drogowej** a następnie uzyskać opinię z Narady Koordynacyjnej WG UMK
12. Do uzgodnienia w tutejszym Zarządzie przedłożyć projekt wykonawczy sieci oświetleniowej zawierający między innymi:
 - a. niniejsze warunki
 - b. kopię uzgodnienia projektu budowlanego branży drogowej
 - c. opinię Narady Koordynacyjnej WG UMK
13. Na etapie wydawania warunków analizie nie podlegają własności działek, sieć oświetleniową wraz z infrastrukturą towarzyszącą projektować wyłącznie na działkach GMK (w liniach rozgraniczających docelowy/planowany układ drogowy).
14. Dla inwestycji uzyskać inne niezbędne opinie i uzgodnienia w tutejszej Jednostce i pozostałych Jednostkach miejskich zgodnie z ich kompetencjami oraz obowiązującym prawem i procedurami.
15. W trakcie realizacji projektu zapewnić ciągłość oświetlenia obszarów dotychczas objętych systemem,
16. W opracowaniu należy zawrzeć informację o konieczności dopuszczenia Wykonawcy do prac przy sieci oświetlenia ulicznego przez jednostkę realizującą na zlecenie ZDMK prace związane z bieżącym utrzymaniem systemu oświetlenia.

Projekt powinien zostać opracowany w oparciu o wytyczne dla projektantów, zawarte w załączniku nr 6, zarządzenia nr 117/2019 dyrektora ZDMK z dnia 2019.09.06. dostępnym pod adresem <https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/wytyczne/>

W załączeniu przekazujemy schemat połączeń szafy sterowania oświetleniem ulicznym, PZ 2199 oraz mapę sytuacyjną obszaru objętego zasilaniem z jej obwodów informując jednocześnie, że moc zamówiona dla tego PZ wynosi 7,0kW a zainstalowana 5,4kW.

Wykonawca jest zobowiązany do przekazania do ZDMK dokumentacji powykonawczej w dwóch egzemplarzach

Otrzymują:

1 x Adresat + załączniki

1 x aa RU ID: 2174932

RONDO
CZYŻYŃSKIE

UL. JANA PAWŁA II

WYSOCKIEJ

Wężyka

Gołczyńskiego
b.m.c. J. P. S. P.

Strumyk

Dolna

Dotnontyńska

Narciszowa

Paleska

Tabaczna

Tulinia

Kwiatów
Polskich

AL. POKOJU

PZ NR 2018

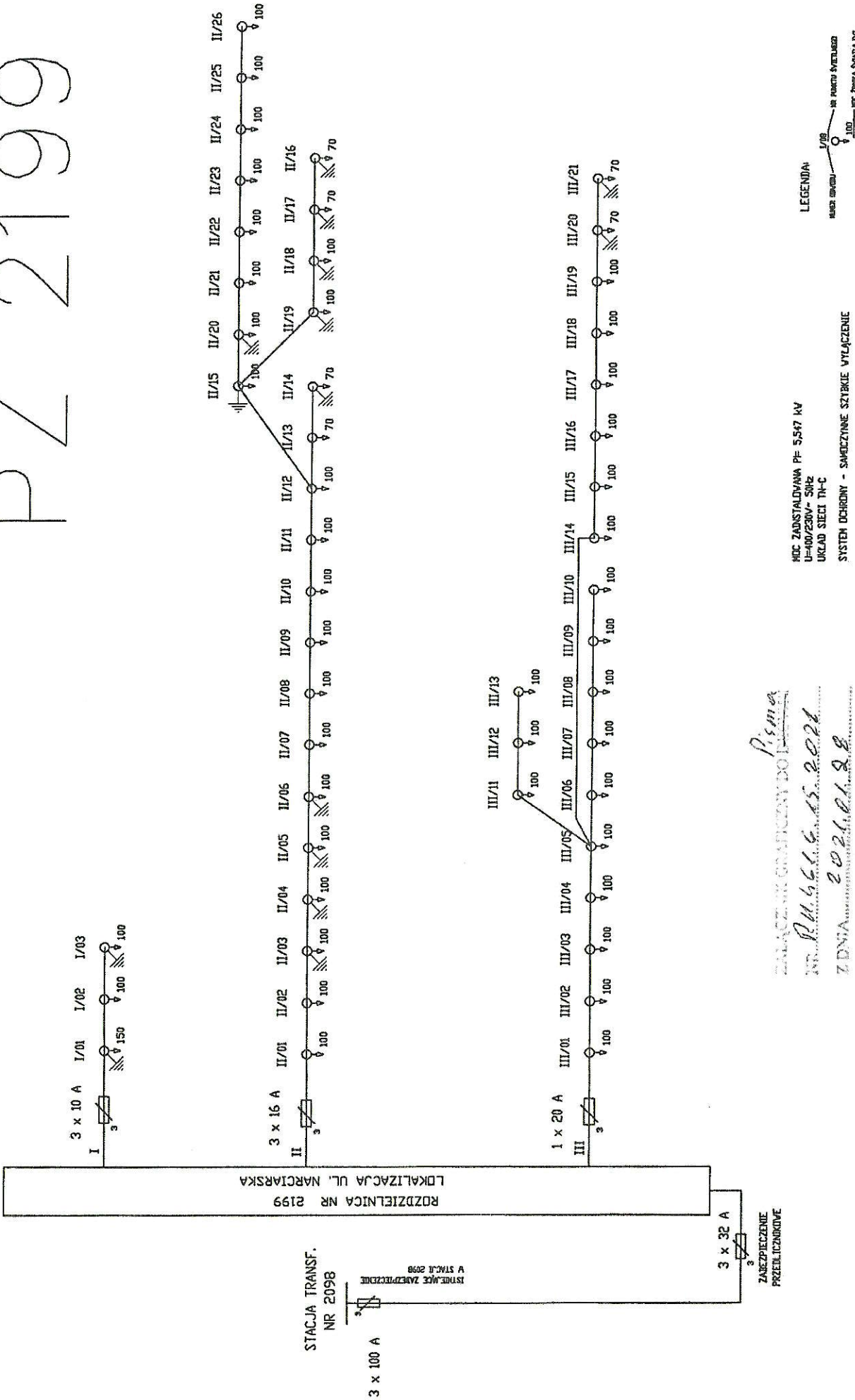
PZ 21993

ANULACJA GRANICZNY DO
NR. 24.6.16.15.2021
DNIA 2021.01.28

LEGENDA:
NR DWÓJDU - 3/08
NR PUNKTU
SIECIANEGO

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/IP/323/99
PLAN SITUACYJNY PZ NR : 2199	RYS NR 4

PZ 2199



MOD ZAMONTALOWANA P= 5,547 MW
 U=400/230V- 50Hz
 UKLAD SIECI TN-C
 SYSTEM OCHRONY - SAMOZYNE SZTAKIE WYLACZENIE

ZALACZNIK GRANICZNY DO LOKALIZACJI
 NR. P.4.466.6.45.2001
 Z DNIA 2021.01.28

LEGENDA
 I/08 - NR PUNKTU WYKONANEGO
 100 - MOD ZBIENIA SWIATLA DZI
 70 - MOD ZBIENIA SWIATLA DZI

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/323/99
SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH	
PZ NR. 2199	
RYS NR 2	



Kraków, dnia 2021 -02- 17

TA.464.14.3.2021

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Dział Przygotowania Inwestycji
ul. Centralna 53
31-586 Kraków
mail: sekretariat@zdmk.krakow.pl

Dotyczy: Warunków technicznych dla przebudowy ul. Narciarskiej w Krakowie

Nawiązując do maila z dnia 25.01.20210 Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie przekazuje poniżej warunki techniczne dla planowanej inwestycji przebudowy ul. Narciarskiej w Krakowie:

- Zakresem opracowania powinno zostać objęte skrzyżowanie z ul. Gałczyńskiego;
- W obrębie skrzyżowania należy przewidzieć możliwość przejścia przez wszystkie wloty z wprowadzeniem rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo ruchu np. zawężenie jezdni ul. Gałczyńskiego;
- Przejścia dla pieszych przez ul. Narciarską jak również tarczę skrzyżowania z ul. Gałczyńskiego wykonać w formie wyniesionej;
- Wzdłuż ul. Narciarskiej należy przewidzieć obustronne ciągi piesze;
- Nowoprojektowana infrastruktura piesza powinna uwzględniać pełne skomunikowanie z istniejącym układem drogowym oraz zostać dowiązana do istniejących i planowanych ciągów pieszych. Zakres opracowania w razie potrzeby należy dostosować do tych potrzeb;
- Zalecana min. szerokość chodnika powinna wynosić 2,0m.
- Wszędzie gdzie to możliwe chodniki lokalizować za pasem zieleni;
- Ciągi piesze należy projektować o nawierzchni bezfazowej;
- Zapewnić odpowiednie oświetlenie i odwodnienie projektowanego układu. Lamy oświetleniowe oraz inne elementy uzbrojenia nie mogą zawężać szerokości użytkowej ciągu pieszego. Zapewnić dodatkowe dedykowane oświetlenie przejść dla pieszych;
- Przed przejściami dla pieszych 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;

Otrzymują:
1 x adresat
1 x a/a

Sprawę prowadzi:
Rafał Grzywacz - Dział TA rgrzywacz@ztp.krakow.pl tel. 12 616 8673

ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA
A
Jedynak
KRAKÓW
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

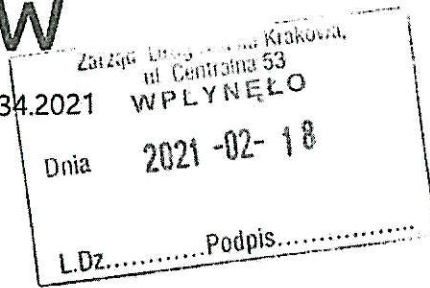
W przypadku kierowania korespondencji uprzejmie proszę o powołanie się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony.

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



KEGW

WEU.461.1.134.2021



Kraków, 15 lutego 2021r.

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

**Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA INWESTYCJI PN.: PRZEBUDOWA
UL. NARCIARSKIEJ.**

W odpowiedzi na maila w ww. sprawie, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. Odwodnienie można wykonać w oparciu o miejską kanalizację opadową zlokalizowaną w ul. Narciarskiej.

Przy projektowaniu rozbudowy kanalizacji, należy spełnić następujące warunki:

1. uzgodnić trasę w ZDMK,
2. do kanalizacji opadowej mogą być odprowadzane tylko wody opadowe i roztopowe,
3. projekt powinien zawierać obliczenia hydrologiczno – hydrauliczne dla inwestycji sprawdzające dobrą średnicę kanalizacji opadowej (mapa powierzchni zlewni cząstkowych), do wymiarowania odwodnienia terenów należy stosować formułę Bogdanowicz-Stachy,
4. kanalizacja opadowa winna uwzględniać całą zlewnię ciężącą do kanału,
5. należy dążyć do zatrzymania wód opadowych z odwodnienia planowanej inwestycji w miejscu opadu, poprzez zastosowanie rozwiązań niebiesko-zielonej infrastruktury tj. zielone pasy dzielące pomiędzy pasami jezdni, rowy chłonne, niecki filtracyjne, lokalne obniżenia z bioretencją, powierzchnie przepuszczalne itp.,
6. określić geotechniczne warunki posadowienia,
7. studzienki rewizyjne winny być betonowe, z prefabrykowanym dnem,
8. 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,
9. studzienki wodościekowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0.8m,
10. należy zachować normatywne spadki przykanalików,
11. minimalna Ø przykanalików 200mm,
12. do projektu, który należy uzgodnić w KEGW, dołączyć wersję elektroniczną zapisaną w formacie pdf i dwg.,

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-04.7211.20.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA PRZEBUDOWY UL NARCIARSKIEJ

W odpowiedzi wiadomość przesłaną drogą elektroniczną z adresu nduda@zdmk.krakow.pl 25 stycznia 2021 r. przedkładam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Ulicę należy projektować o parametrach klasy zgodnych z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Stare Czyżyny” (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2013 r. poz. 3071), tj. jako ulicę klasy dojazdowej.
- Ulica winna posiadać obustronne chodniki o szerokości nie mniejszej niż 2,00 m.
- Ze względu na klasę ulicy, w tym na konieczność uspokojenia ruchu, należy nie projektować ścieżek rowerowych ani pieszo-rowerowych. Ruch rowerowy należy prowadzić na jezdni.
- Zasadne jest wyniesienie tarczy skrzyżowania przedmiotowej ulicy z ulicą KDD.12.
- W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
- Należy zachować ciągłość niwelety i nawierzchni chodnika na zjazdach.

W zakresie projektowania stanowisk postojowych.

- Preferuje się wyznaczenie stanowisk postojowych w zatoce.
- Stanowiska postojowe należy odsunąć na odległość min. 10 m od przejść dla pieszych, zjazdów oraz skrzyżowań, jak również zapewnić pole widoczności w ich rejonie.
- Przy projektowaniu zatok o prostopadłym lub ukośnym sposobie parkowania, konieczne jest zastosowanie rozwiązań zapewniających niezmnieszenie użytkowej szerokości chodnika przez zwis zaparkowanego pojazdu. W tym celu należy (w podanej kolejności, od najbardziej do najmniej rekomendowanego):
 - oddzielić zatokę postojową od chodnika zielenicem; lub

- zastosować ograniczniki parkowania umieszczone w odległości 0,50 m od krawędzi zatoki (w postaci rozwiązania trwałego lub urządzeń brd); lub
 - zwiększyć szerokość chodnika o 0,50 m.
- Należy przewidzieć wyznaczenie stanowisk postojowych dla osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z art. 12a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o *drogach publicznych* (Dz. U. z 2020 r. poz. 470 z późn. zm.).

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).

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

Z poważaniem,

Dyrektor Wydziału
Łukasz Gryga

Otrzymują:

- adresat
- Pan Nikodem Duda (ZDMK IP) – <nduda@zdmk.krakow.pl>
- 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

