

IR-01.7211.72.2022

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

Dotyczy wydania warunków technicznych dla zadania pn.: „Przebudowa ul. Batki od skrzyżowania z ul. Żołnierską do skrzyżowania z ul. Łanową z budową nowych miejsc parkingowych na całej długości ul. Batki po prawej stronie drogi patrząc od ul. Żołnierskiej”

Data pisma 29.03.2022 r.

Data wpływu 29.03.2022 r.

Szanowni Państwo,

przedkładam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Ulicę Batki należy projektować o parametrach klasy zgodnych z zapisami [1] tj. jako ulicę klasy dojazdowej.
- Szerokość jezdni winna być dostosowana do zapewnienia prawidłowych przejezdności dla pojazdu miarodajnego poruszającego się w przedmiotowym obszarze.
- Ulica winna posiadać co najmniej jednostronny chodnik, zlokalizowany po stronie zabudowy, o szerokości dostosowanej do przewidywanego docelowego natężenia ruchu pieszego, jednak nie mniejszej niż 2,00 m.
- Zakresem zadania należy objąć obszar skrzyżowania Żołnierska - Batki, Batki - KDD.4 zgodnie z zapisami [1] oraz Batki - Łanowa, w celu wykształcenia prawidłowej geometrii układu drogowego, w tym czytelności i jednoznaczności.
- Ze względu na charakter przedmiotowego obszaru należy przanalizować możliwość wykonania wyniesionej tarczy skrzyżowania.
- Wyznaczane przejścia dla pieszych winny być lokalizowane w miejscach zapewniających wzajemną widoczność pieszy - pojazd oraz posiadać dedykowane oświetlenie, tak aby była zapewniona wzajemna widoczność niechroniony uczestnik ruchu - pojazd, szczególnie w okresie niedostatecznej widoczności.
- Układ i rozmieszczenie miejsc postojowych musi wynikać z warunków widoczności i przejezdności. Odległość lokalizacji miejsc postojowych od skrzyżowania, przejść dla pieszych winna być zgodna z [2].

- Miejsca postojowe dla osoby niepełnosprawnej w pasie dróg publicznych należy wyznaczyć w liczbie zgodnej z [2].
- W przypadku projektowania miejsc postojowych należy zapewnić prawidłową obsługę osób parkujących.

Uwagi ogólne:

- Przy projektowaniu infrastruktury pieszej i rowerowej należy uwzględnić wytyczne zawarte w [4] oraz [5].
- Zakres przedmiotowego zadania winien być wyznaczony w taki sposób, aby umożliwić prawidłowe dowiązanie do stanu istniejącego.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanego układu drogowego.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).

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

Mikołaj Gryga

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

Podstawa prawna

- [1] Uchwała Nr VI/111/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 30 stycznia 2019 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Skotniki i Kostrze – Obszar łąkowy” (Dz. Urz. Woj. Mał., poz. 1390)
- [2] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 z późn. zm.)
- [3] Art. 12a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376).
- [4] Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”, Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r.
- [5] Standardy infrastruktury pieszej Miasta Krakowa, Zarządzenie nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r.

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, dn. 6 kwietnia 2021r.

WEU.461.1.366.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA ZADANIA PN: „PRZEBUDOWA ULICY BATKI – WYKONANIE DOKUMENTACJI ZRID ORAZ REALIZACJA”

W odpowiedzi na pismo z dn. 12.02.2021, znak: DW.453.13.1.2021 (data wpływu do KEGW 18.03.2012) w sprawie warunków dot. sprawy jw., Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji ogólnospławnej.

O warunki techniczne i wytyczne odnośnie odwodnienia planowanej inwestycji należy zwrócić się do administratora sieci ogólnospławnej tj. Wodociągów Miasta Krakowa S.A., ul. Senatorska 1, Kraków.

Zaleca się, by wody opadowe i roztopowe z planowanej inwestycji mogły być zagospodarowane na własnym terenie tak, by nie zakłócać gospodarki wodnej sąsiednich działek w tym również ulicy (art. 234.1, Prawo Wodne – Ustawa z 20.07.2017r., Dz.U.2020 poz. 310 z późn. zm.).


Ponadto Tutejsza jednostka informuje, iż w ramach podejmowanych działań zmierzających do zagospodarowania wód na terenie Krakowa oraz realizację 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, przy planowaniu odwodnienia przedmiotowej inwestycji można wykorzystać elementy błękitno – zielonej infrastruktury.

Otrzymują:

① x Adresat (bez zał)

1 x aa (WEU)

z up. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

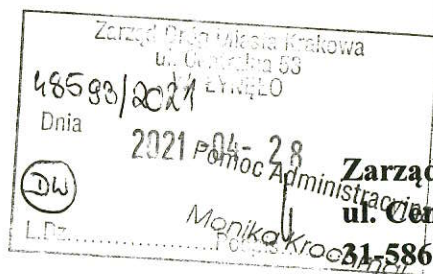

Piotr Zymon

Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
tel. +48 12 61 67 588, sekretariat@kegw.krakow.pl
31-828 Kraków, os. Złotej Jesieni 14
www.kegw.krakow.pl

P. K. Stępień
28 kwi. 2021

ITS.6210.94.2021

Kraków, dn. 19.04.2021.



711

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

Wodociągi Miasta Krakowa S.A. (dalej WMK S.A.), w odpowiedzi na pismo znak: DW.453.13.1.2021 w sprawie wydania opinii w związku z **planowaną przebudową ulicy Batki w Krakowie**, informuje:

1. Do złożonego wniosku nie załączono mapy zasadniczej w skali 1:500 z pełną inwentaryzacją infrastruktury technicznej, z naniesionym planowanym zagospodarowaniem terenu. Wniosek zawiera jedynie mapę poglądową z orientacyjnie naniesioną lokalizacją. W związku z powyższym, na obecnym etapie nie możemy wydać informacji technicznej dla przedmiotowej inwestycji.
2. W rozpatrywanym terenie obowiązuje system kanalizacji ogólnospławnej (układ centralny).
3. W ul. Batki brak sieci kanalizacji ogólnospławnej.
4. WMK S.A. informuje, że w planie wieloletnim rozwoju i modernizacji urządzeń kanalizacyjnych nie jest przewidziana budowa sieci kanalizacji ogólnospławnej w ul. Batki.
5. Wstępnie podajemy, że odprowadzenie wód opadowych pochodzących z odwodnienia projektowanej przebudowy układu drogowego wiązałoby się z budową sieci kanalizacji ogólnospławnej, w kierunku ulicy Żołnierskiej lub w kierunku ulicy Łanowej.
6. Budowa sieci kanalizacji ogólnospławnej w kierunku ul. Żołnierskiej wymaga wcześniejszej realizacji kolektora odciążającego „Żołnierska”, która jest przewidziana w planie wieloletnim MPWiK S.A. na lata 2023-2025. Rozpoczęcie realizacji I etapu inwestycji planujemy na 2023 rok.
7. Jednocześnie informujemy, że dla planowanej inwestycji - projektowanych dziewięciu budynków jednorodzinnych na działkach nr 39/2, 39/3, 39/4, 39/7, 39/8 obr. 28 j.ew. Podgórze przy ul. Żołnierskiej w Krakowie, wydaliśmy informację techniczną dla odprowadzenia ścieków bytowych i wód opadowych (z zastosowaniem ich retencjonowania na terenie nieruchomości) wskazaliśmy budowę sieci kanalizacji ogólnospławnej w kierunku istniejącej sieci kanalizacji ogólnospławnej w ul. Batki/ Łanowej, z włączeniem do kanału ogólnospławnego w ulicy Łanowej do studni ID 233185, na rzędnej 198,20 m n.p.m. Dane te wynikały z przeprowadzonych obliczeń na modelu matematycznym. W obliczeniach tych nie zostały uwzględnione wody opadowe z odwodnienia ulicy Batki.
Dokumentacja projektowa w powyższym zakresie nie wpłynęła do WMK S.A.
8. Informację techniczną w zakresie odprowadzenia wód opadowych, określenia odbiornika jak również rozwiązania ewentualnych kolizji sieci i przyłączy wydamy po przedstawieniu

Prezes Zarządu: Piotr Ziętara

Wiceprezes Zarządu: Paweł Senderek, Wiceprezes Zarządu: Janusz Wesołowski, Członek Zarządu: Wanda Słobodzian, Członek Zarządu: Wojciech Szczepanik.

Krajowy Rejestr Sądowy, Sąd Rejonowy dla Krakowa-Śródmieścia, Wydział XI Gospodarczy, Nr KRS: 0000057956, NIP: 6750000065, Regon: 350720714,

Kapitał zakładowy: 208 457 000,00 zł w całości opłacony, Bank Pekao S.A. I O/Kraków, konto: 43 1240 1431 1111 0000 1045 3324, BDO: 000007387

49

szczegółowego zagospodarowania terenu przedmiotowej inwestycji wraz geometrią i niweletą projektowanego układu drogowego i miejsc parkingowych zgodnie z pkt.1 oraz po uzupełnieniu przez WMK S.A. obliczeń hydraulicznych na modelu zgodnie z punktem 7 niniejszego pisma w przypadku planowanego odprowadzenia wód opadowych w kierunku ulicy Łanowej.

9. W związku z powyższym zalecamy zaprojektowanie takich rozwiązań, które umożliwią odwodnienie ulicy Batki w kierunku ulicy Żołnierskiej na zasadach opisanych w punkcie 6.
10. Dane dotyczące sieci i przyłączy będących w posiadaniu WMK S.A. można uzyskać w Wodociągach Miasta Krakowa S.A. – Centrum Obsługi Mieszkańców (Kraków, ul. Senatorska 9).
11. Przesłaną mapę poglądową zatrzymujemy do celów służbowych.

Otrzymują:

1x Wnioskodawca
1x ITS aa (O/14261/2021)
1 x ITS w/m do TT

DYREKTOR
Biura Rozwoju Systemów Sieciowych
M. Duma-Michalik
Małgorzata Duma-Michalik

Opracowała: mgr inż. Anna Gierek-Ozóg



IPR.452.179.1.2021

WARUNKI TECHNICZNE

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Rozbudowa ulicy Batki – uzyskanie ostatecznych decyzji zezwalających na realizację robót budowlanych

Zakres zadania: Przebudowa ul. Batki od skrzyżowania z ul. Żołnierską do skrzyżowania z ul. Łanową z budową nowych miejsc parkingowych na całej długości ul. Batki po prawej stronie drogi patrząc od ul. Żołnierskiej.

Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. 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 z późn. zm.).
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 terenu przyległego.
3. 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) oraz parametry techniczne skrzyżowań z ulicami: Żołnierską i Łanową. W przypadku, gdy nie są one zapewnione zgodnie z ww. Rozporządzeniem należy przewidzieć ich przebudowę w niezbędnym zakresie.
4. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi, zgodnie z ww. Rozporządzeniem.
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
6. Przeanalizować zapewnienie chodnika zgodnie z ww. Rozporządzeniem, w tym m.in.:
 - a) Minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 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.
 - d) Na przejściach dla pieszych zastosować maty z kostką integracyjną (obustronnie) i odkrycie krawężnika max. $h=+2\text{cm}$.
7. W przypadku budowy chodnika zakres przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy.

8. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić ewentualną przebudowę istniejących dojazdów i zjazdów, w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego. Przedmiotowa inwestycja nie może pogorszyć dotychczasowych warunków obsługi komunikacyjnej istniejącej zabudowy.
9. Lokalizacja miejsc postojowych winna uwzględniać w szczególności:
 - a) Zapewnienie warunków widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom układu drogowego.
 - b) Zapewnienie warunku widoczności w obrębie skrzyżowań oraz zjazdów, zgodnie z warunkami ww. Rozporządzenia.
 - c) Miejsca postojowe winny być ogólnodostępne.
10. Wymiary stanowisk postojowych oraz szerokość jezdni manewrowych należy przyjąć zgodnie z §116 ww. Rozporządzenia w zależności od przyjętego sposobu parkowania, usytuowania w stosunku do krawędzi jezdni, przy uwzględnieniu stanowisk dla osób niepełnosprawnych.
11. Za zatoką postojową zapewnić co najmniej bezpiecznik.
12. Przewidzieć przebudowę skrzyżowań z drogami podporządkowanymi.
13. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.
14. 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.
15. Ponadto należy:
 - a) uzyskać pozytywną opinię: Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK – przed zaopiniowaniem koncepcji/ uzgodnieniem projektu budowlanego;
 - b) w przypadku wystąpienia kolizji z istniejącą zielenią, należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej;
 - c) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
 - d) uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia;
 - e) uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
16. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
17. O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna. Równocześnie w zakresie elementów odwodnienia drogi należy zastosować:
 - a) studzienki wodościekowe z osadnikiem w dnie głębokości 0.8 m z płaskim wpustem, na zawiasie z zabezpieczeniem przed kradzieżą;
 - b) przykanaliki średnicy min. 200 mm o normatywnych spadkach.
18. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

Warunki techniczne w zakresie oświetlenia:

1. W rozpatrywanym rejonie istnieje oświetlenie GMK zasilane z PZ3423. W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno – poglądowym.
2. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK (do pobrania ze strony www.zdmk.krakow.pl->wytyczne dla projektantów).
3. W ramach inwestycji zdemontować istniejące, wyeksploatowane oświetlenie wraz z szafą napowietrzną SON i projektować budowę nowego oświetlenia linią kablową doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Projektować oprawy LED wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
 - b) Słupy stalowe ocynkowane lub aluminiowe anodowane z wymaganiami ZDMK
 - c) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości układowy w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
 - d) Dla zasilania projektować nową, naziemną szafę oświetlenia wyposażoną między innymi w sterownik centralny zgodny z systemem ZDMK. O warunki zasilania wystąpić do Tauron Dystrybucja S.A. (lub zaktualizować istniejące).
 - e) Podtrzymać zasilanie obwodów poza zakresem inwestycji.
 - f) Elementy z demontażu przekazać do depozytu ZDMK lub utylizować – w porozumieniu z Działem UT tut. Zarządu – tel. do kontaktu 12 616 7089.
4. Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) przed wykonaniem projektu w oparciu o uzgodniony projekt branży drogowej.
5. Rozstaw słupów projektować 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) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawężać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.
6. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37). Do projektu dołączyć między innymi protokół z Narady Koordynacyjnej WG-UMK („ZUDP”).
7. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie-uzyskać dopuszczenie do prac na oświetleniu.
8. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
9. Na etapie wydawanie warunków analizie nie podlegają własności działek. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK.
10. 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 techniczne w zakresie oznakowania i urządzeń BRD do docelowej organizacji ruchu:

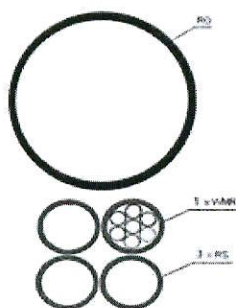
1. Wykonawca w ramach inwestycji pod nazwą: „Rozbudowa ulicy Batki – wykonanie dokumentacji ZRID oraz realizacja” zobowiązany będzie do sporządzenia projektu docelowej organizacji ruchu zgodnie z wytycznymi określonymi w §5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. nr 177 poz. 1729 z późn. zm.). Na wykonawcy ciążył będzie obowiązek uzyskania zatwierdzenia ww. projektu przez organ zarządzający ruchem (w przypadku dróg publicznych na terenie miasta Krakowa: Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK; w przypadku dróg wewnętrznych miasta Krakowa: Zarząd Dróg Miasta Krakowa; w przypadku bulwarów wiślanych, Plant: Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie) Po zatwierdzeniu projektu stałej organizacji na Wykonawcy będzie ciążył obowiązek wykonania go w terenie przy uwzględnieniu zapisów Rozporządzenia 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, poz. 2181 z późn. zm.).
2. Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,25-1,5 mm, krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywinięcie. Każdy powtarzalny symbol znaku lub tablicy musi być wykonany metodą sitodruku przy użyciu farb transparentnych odpowiednich dla typu i rodzaju folii odblaskowej.
3. 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. Nr 220 z 2003 r. poz. 2181 z późniejszymi zmianami/
4. Lico znaku 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.
5. 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.
6. Każdy znak drogowy (tarcza, tabliczka i tablica) ma posiadać na tylnej powierzchni:
 - a) typ folii,
 - b) miesiąc i rok produkcji,
 - c) nazwę, znak handlowy i inne oznaczenia identyfikujące producenta lub dostawcę jeśli nie jest producentem,
 - d) numer umowy na podstawie której oznakowanie zostało wbudowane
 - e) znak budowlany B
 - f) znaki i tablice mają posiadać napis w formie naklejki o następującej treści: "Niszczenie, uszkodzenie lub usunięcie tego znaku stanowi wykroczenie, a kto go popełnia podlega karze aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny (zgodnie treścią art. 85 § 1 Kodeksu Wykroczeń) ".
7. 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.
8. Na nowej nawierzchni (przed upływem 1 miesiąca) należy wykonać docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowo (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. Technologie wykonania oznakowania poziomego na ścieżce rowerowej 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.

9. Każdy słupek przeszkodowy (konstrukcyjny) do U-5, słupek pod tablicę U-6 na projektowanych wyspach mają zostać zamocowane w fundamencie stalowym pod znaki drogowe tzw. gniazda do łatwego montażu.
10. Nie dopuszcza się montażu słupków pod znaki oraz słupków blokujących w wydzielonym terenie zielonym, klombie który jest przeważnie zlokalizowany w ciągu pieszym.
11. 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.

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 110/95 (średnica zewn. / średnica wewn.), trzech rur RS40/3,7 mm i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm.



3. Zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji.
4. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m
5. Pod nowo budowaną drogą, należy zaprojektować kanały technologiczne przepustowe zakończone studniami kablowymi (jako odejścia od głównej trasy kanału technologicznego).
6. 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.
7. 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.

Pozostałe informacje o zadaniu:

1. Ul. Batki na przedmiotowym odcinku została zaliczona do kategorii dróg gminnych
2. W obszarze objętym opinią obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Bagry”. Zgodnie z ww. MPZP ul. M. Batki zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających teren KDD.5. Docelowy układ drogowy winien być zgodny z ustaleniami obowiązującego MPZP

Otrzymują:

- 1 x adresat
- 1 x a/a

Z-ca Dyrektora
ds. Inwestycji
Janusz Zagórski