



Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania pn. „Przebudowa ul. Kantorowickiej wraz z odwodnieniem na odcinku od mostu na Baranówce do granicy miasta – opracowanie koncepcji.”

Opracowanie koncepcji przebudowy ul. Kantorowickiej wraz z odwodnieniem na odcinku od mostu na Baranówce do granicy miasta - dł. ok. 130m.

Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Ulica Kantorowicka jest drogą publiczną o kategorii gminnej.
2. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowo), 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 poz. 124 z późn. zm.)
3. Na zakresach opracowania 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.
4. Jezdnię i chodnik należy dowiązać do niwelety istniejącego mostu w ciągu ul. Kantorowickiej nad potokiem Baranówka. Dojazd wykonać analogicznie jak w stanie istniejącym (do istniejącej niwelety mostu). Nowo projektowany i budowany chodnik powinien być nawiązany do istniejącego na moście.
5. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry dróg publicznych (w tym m. in. szerokości jezdni i pobocza, granic pasa drogowego, przebiegu krawężni jezdni).
6. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
7. Przewidzieć przebudowę połączenia z drogą wewnętrzną naprzeciwko posesji nr 94.
8. Przeanalizować zapewnienie obustronnego chodnika zgodnie z ww. *Rozp.* w tym m. in.:
 - a) minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m (netto),
 - b) szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych,
 - c) ciągi pieszce powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.

W przypadku braku możliwości budowy obustronnego chodnika zaleca się budowę chodnika po zachodniej stronie ulicy ze względu na ilość zabudowy, dostępność terenu i ochronę zieleni wysokiej.

9. 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 istniejącej zabudowy.
10. 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 $h=4\text{cm}$ przy chodniku, przy poboczach $h=2\text{cm}$.
11. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.
12. 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.
13. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia na warunkach uzyskanych od KEGW i ZDMK.
14. Zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników

powinna wynosić min. 0.5m. Infrastrukturę nie związaną z funkcjonowaniem drogi, a kolidującą z docelowym układem drogowym należy w całości usunąć.

15. Ponadto:

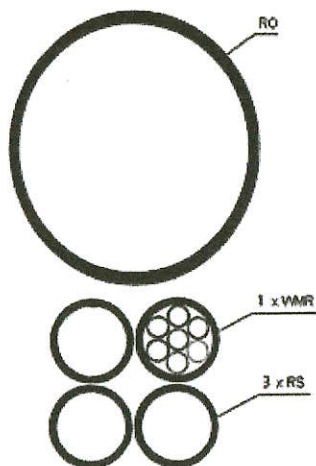
- a) uzyskać pozytywną opinię: audytu rowerowego, MIRu;
- b) o warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna;
- c) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
- d) należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
- e) w kwestii ewentualnie planowanych i realizowanych inwestycji miejskich oraz w zakresie inwestycji drogowych realizowanych w ramach inwestycji niedrogowych, w oparciu o art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych – należy uzyskać informacje i warunki z ZDMK.
- f) należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego w szczególności w rejonie skrzyżowań, zjazdów do posesji z uporządkowaniem ich geometrii (indywidualnych, publicznych) itp.

16. 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. Należy zaprojektować kanał technologiczny 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 . Trasa projektowanego kanału, powinna przebiegać w granicach zadania i być zakończona studniami kablowymi tuż przy granicach kończących opracowanie. Średnice kanalizacji mogą ulec zmianie, w zależności od ilości, typu i przekroju żył istniejącego okablowania operatorów, przewidzianego do ułożenia w kanale technologicznym.

W podanej okolicy, planowana jest również inwestycja pn.: Budowa chodnika w ciągu ul. Kantorowickiej, cz. Nr. 01 – „programu budowy chodników w wybranych lokalizacjach na terenie miasta Krakowa”, co za tym idzie, należy dołączyć się do projektowanego KTu1, do którego zostały wydane warunki: UI.5304.316.2021.



2. 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.
3. Pod odcinkiem budowanego/przebudowywanego fragmentu drogi, wykonać przepusty zakończone studniami kablowymi, w celu przyszłej rozbudowy infrastruktury.
4. Wszelkie połączenia należy wykonywać w studniach kablowych.
5. Pod zjazdami indywidualnymi, zabezpieczyć kanalizację dodatkową rurą osłonową. Pod zjazdami publicznymi, zaprojektować kanały technologiczne przepustowe zakończone studniami kablowymi po obu stronach zjazdu.

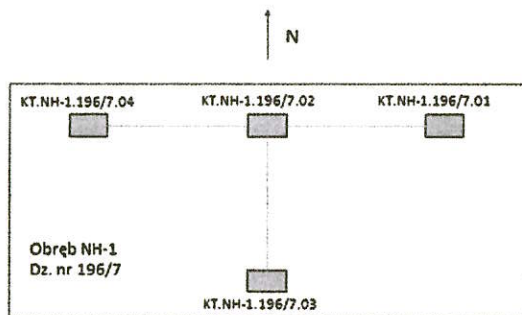
6. W celu ułożenia istniejącego okablowania operatora w kanale technologicznym, należy złożyć „Wniosek o udostępnienie kanału technologicznego...” w Dziale Zajęcia Pasa Drogowego pod Rozkopy i Awarie ZDMK.
7. Otwory rur zabezpieczyć uszczelkami w studniach kablowych.
8. Po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów.
9. Wszelkie połączenia kanalizacji, powinny być wykonane w studniach kablowych.
10. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m.
11. Zastosować studnie nie mniejsze niż SK-2.
12. Elementy metalowe studni, wykonać ze stali ocynkowanej.
13. Wywietrzniki na pokrywach studni kanału technologicznego, powinny posiadać napis: „Miasto Kraków” .
14. Nad kanalizacją umieścić taśmę ostrzegawczo-lokalizacyjną, opatrzoną napisem „Miasto Kraków”. Końce taśmy, powinny być wprowadzone do studni kablowych.
15. Wprowadzić numery studni zgodnie z poniższym schematem:

Typ kanału (KT) . nazwa obrębu (NH-1) . numer działki na której studnia jest zlokalizowana (196/7) . 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.NH-1.196/7.01

KT.NH-1.196/7.02



16. 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.
17. Zaprojektowana kanalizacja, musi zostać uzgodniona przed przystąpieniem do realizacji z ZDMK.

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x a/a

Janusz Zagórski
Z-ca Dyrektora
ds. Inwestycji
Janusz Zagórski

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

Główny Specjalista
Stanisława Styś
Stanisława Styś

Kierownik Sekcji
Drogowo-Torowej
Aleksandra Ludwin
Aleksandra Ludwin

Kierownik Działu
Przygotowania Inwestycji
Michał Szymielec
Michał Szymielec



RU.461.6.94.2022

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunki techniczne budowy oświetlenia w związku z zadaniem pn.: " „Przebudowa ul. Kantorowickiej wraz z odwodnieniem na odcinku od mostu na Baranówce do granicy Gminy Miejskiej Kraków ”

Zarząd Dróg Miasta Krakowa w odpowiedzi na otrzymane pismo wraz z załączonymi materiałami po przeprowadzonej analizie podaje następujące warunki budowy oświetlenia dla 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 obszarze przedmiotowej inwestycji zlokalizowane jest oświetlenie w zarządzie ZDMK zasilane z PZ2177 na słupach Tauron. W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno - poglądowym.
3. W ramach inwestycji projektować budowę nowego oświetlenia zasilanego linią kablową doziemną z zachowaniem poniższych wytycznych:
 - a) Zdemontować napowietrzne, wyeksploatowane oświetlenie w rejonie schodów. Elementy z demontażu utylizować lub przekazać do depozytu ZDMK po ustaleniu z Działem UT tut. Zarządu.
 - b) Projektować nowe oprawy LED wyposażone w sterownik lokalny zgodny z systemem ZDMK.
 - c) Słupy aluminiowe anodowane lub stalowe ocynkowane na fundamentach prefabrykowanych.
 - d) Zasilanie projektować od najbliższego słupa istniejącej sieci oświetlenia (kablowo, doziemnie).
 - e) W projekcie zastosować kabel miedziany pięciodżyłowy o przekroju min 16mm². (np. YKXs 5x16) na całym zakresie zabezpieczony rurą ochronną (dvk,dvr pod drogą / zjazdami). Zasilanie opraw od złącza w słupie YDY 3x2,5mm².
4. **Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) w oparciu o uzgodniony projekt branży drogowej.**
5. 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.
6. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).
7. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymująca oświetlenie w Krakowie. Uzyskać dopuszczenie do pracy na sieci oświetlenia ulicznego.

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 pasie drogowym dróg publicznych/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 zachowują ważność przez okres 3 lat.

Załączniki:

- 1) Schemat PZ: 2177

Z up. DYREKTORA ZDMK

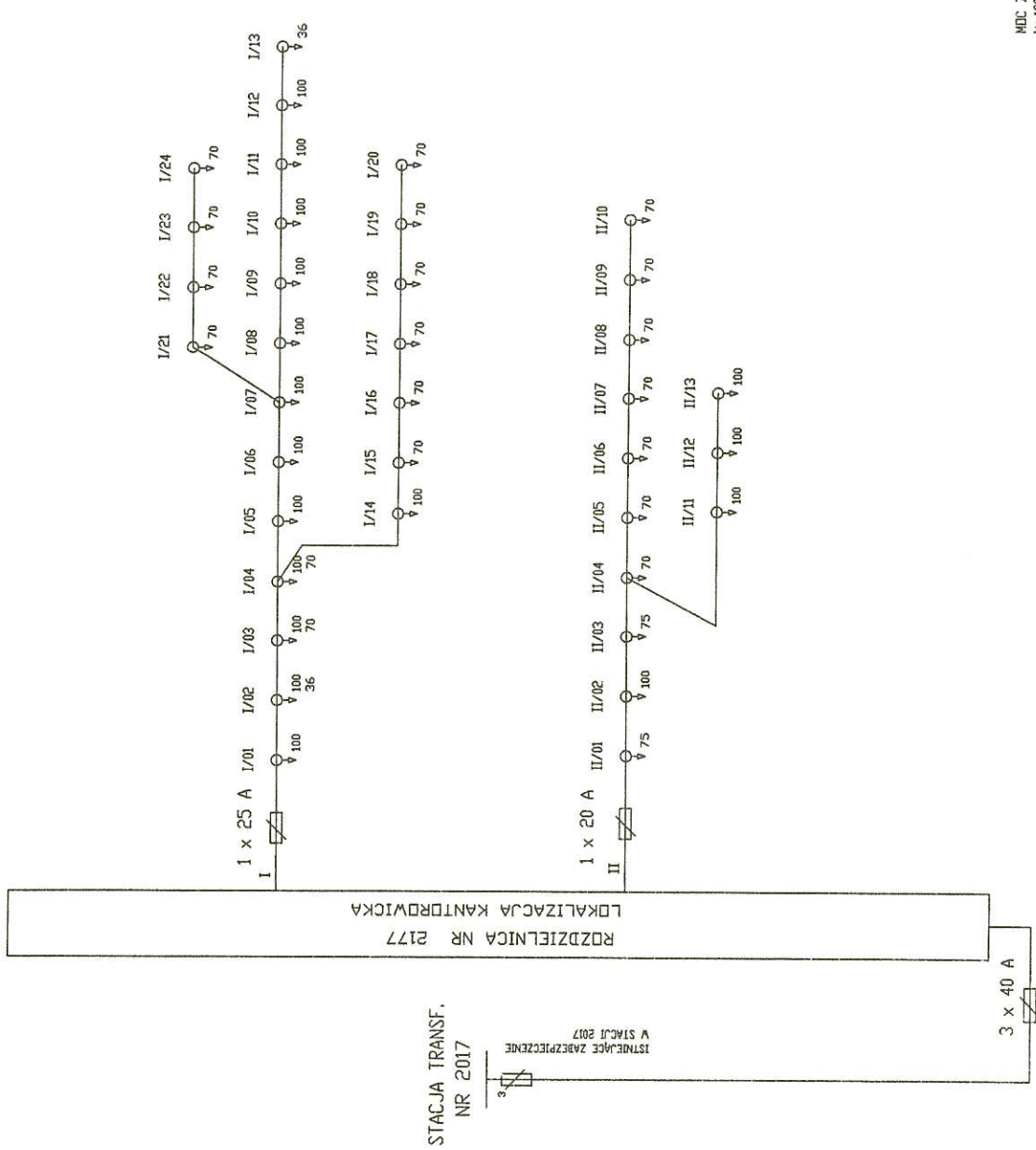
Przemysław Czech
Kierownik Działu Uzgodnień

Otrzymują:

1 x Adresat + załączniki

1 x aa RU (IP, ID: 2645979).

PZ 2177



MOC ZAINSTALOWANA PI= 3,750 kW
 U=400/230V~ 50Hz
 UKŁAD SIECI TN-C
 SYSTEM OCHRONY - SAMOCZYNNY SZYBKIE WYŁĄCZENIE

LEGENDA:



grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/323/99
SCHEMAT POŁĄCZEŃ ZEWNĘTRZNYCH	
PZ NR: 2177	
RYS NR 2	

STACJA TRANSF.
 NR 2017

ROZDZIELNICA NR 2177
 LOKALIZACJA KANTOROWICKA

ISTNIEJĄCE ZABEZPIECZENIE
 W STACJI 2017

3 x 40 A
 ZABEZPIECZENIE
 PRZEBIŁCZNIKOWE



PZ NR 2177

LEGENDA:
 ○ NR BUDOWA
 ○ NR PUNKTU SWIETOSCIE

grupa ZUE S. A.	NR ODR. 323/99	RYS NR 1
PLAN SYTUACYJNY		
PZ NR : 2177		



Kraków dnia 30 maja 2022 r.

TA.65.2.2.2022

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

Dotyczy: ZADANIA PN.: „PRZEBUDOWA UL. KANTOROWICKIEJ WRAZ Z ODWODNIENIEM NA ODCINKU OD MOSTU NA BARANÓWCE DO GRANIC MIASTA” – WARUNKI / WYTYCZNE DLA INWESTYCJI.

W nawiązaniu do maila z dnia 4 maja br. w sprawie wydania warunków/ informacji technicznej dla zadania „Przebudowa ul. Kantorowickiej wraz z odwodnieniem na odcinku od mostu na Baranówce do granic Miasta” – Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie przekazuje poniższe wytyczne.

- Należy zapewnić przynajmniej jednostronny ciąg pieszy, po stronie zabudowy.
- Z uwagi na brak ciągów pieszych na wcześniejszym odcinku ul. Kantorowickiej oraz konieczność zapewnienia dostępności do komunikacji miejskiej, w zakresie zadania należy uwzględnić dowiązanie projektowanego chodnika do ciągów pieszych wzdłuż ul. Morcinka.
- Ciąg pieszy należy projektować o szerokości dostosowanej do prognozowanego natężenia ruchu min 2,0 m (do wskazanej wartości nie wlicza się szerokości krawężników i obrzeży) i nawierzchni bezfazowej.
- Należy wykonać prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego zakresem opracowania, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawęzać użytkowej projektowanego ciągu.
- Zapewnić:
 - spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej, projektowanej i planowanej w ramach innych opracowań infrastruktury w szczególności w ramach zadania „Przebudowa ul. G. Morcinka polegająca na budowie chodnika i kanalizacji deszczowej w istn. pasie drogowym na dz nr 303/5 obr 3 Nowa Huta w Krakowie”,
 - ciągłość nawierzchni chodnika na zjazdach,
 - widoczność w punktach kolizji dla wszystkich uczestników ruchu,
 - ciągłość ruchu pieszego,
 - możliwość bezpiecznego przekraczania ulicy przez pieszych na wysokości przystanków KMK i w obrębie skrzyżowań,
 - usunięcie ewentualnych kolizji z istniejącym uzbrojeniem.

- Planowane elementy infrastruktury pieszej powinny spełniać Standardy Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa, przyjęte do stosowania zarządzeniem nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r.

Z up. DYREKTORA ZTP
Małgorzata Jedynak
Kierownik Działu Mobilności Aktywnej

Małgorzata Jedynak

Elektronicznie podpisany przez

Małgorzata Jedynak

Data: 2022.05.30 14:37:16 +02'00'

Otrzymują:

1. adresat
2. aa

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

IR-01.7211.104.2022

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

Dotyczy wydania warunków technicznych dla zadania pn.: „Przebudowa ul. Kantorowickiej wraz z odwodnieniem na odcinku od mostu na Baranówce do granic Miasta”
Data pisma 04.05.2022 r.
Data wpływu 04.05.2022 r.

Szanowni Państwo,

przedkładam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Szerokość jezdni winna umożliwiać prowadzenie ruchu dwukierunkowo oraz być dostosowana do zapewnienia prawidłowych przejezdności dla pojazdu miarodajnego poruszającego się w przedmiotowym obszarze.
- Ulica winna posiadać co najmniej jednostronny chodnik o szerokości dostosowanej do przewidywanego docelowego natężenia ruchu pieszego, jednak nie mniejszej niż 2,00 m.
- Zakresem zadania należy objąć obszar skrzyżowania Kantorowicka - Zakole oraz podłączenie drogi wewnętrznej znajdującej się na działce nr 306, w celu wykształcenia prawidłowej geometrii układu drogowego, w tym czytelności i jednoznaczności.
- Geometrię skrzyżowania (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.
- W przypadku wyznaczania przejść dla pieszych winny być one 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.
- Ponadto zwracam uwagę, że zasadne jest powiązanie przedmiotowej inwestycji z zadaniem polegającym na budowie chodnika w ciągu ul. Kantorowickiej realizowanym w ramach programu budowy chodników w wybranych lokalizacjach na terenie miasta Krakowa.

Uwagi ogólne:

- Przy projektowaniu infrastruktury pieszej i rowerowej należy uwzględnić wytyczne zawarte w [1] oraz [2].
- 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 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
Lukasz Gryga

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

Podstawa prawna

- [1] Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”, Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r.
- [2] 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





KEGW

WEU.461.1.642.2022

Kraków, 26 maja 2022 r.

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

**Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH W ZAKRESIE ODWODNIENIA DLA INWESTYCJI:
PRZEBUDOWA UL. KANTOROWICKIEJ WRAZ Z ODWODNIENIEM NA ODCINKU OD
MOSTU NA BARANÓWCE DO GRANICY MIASTA.**

W odpowiedzi na mail w sprawie jw. Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym terenie obowiązuje rozdzielczy system kanalizacji. Teren inwestycji znajduje się w obszarze zlewni naturalnego odbiornika jakim jest potok Baranówka w zarządzie PGW Wody Polskie, ul. Piłsudskiego 22, Kraków do którego można odprowadzić wody za zgodą i na warunkach jego zarządcy. W celu prawidłowego odwodnienia należy przebudować istniejącą kanalizację DN400 na kanalizację o większej średnicy z wylotem do ww. potoku. Przy projektowaniu kanalizacji, należy spełnić następujące warunki:

1. 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,
2. kanalizacja opadowa winna uwzględniać całą zlewnię ciężącą do kanału,
3. określić geotechniczne warunki posadowienia,
4. studzienki rewizyjne winny być betonowe, z prefabrykowanym dnem,
5. 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.
6. studzienki wodościekowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0.8m,
7. uzgodnić projekt w KEGW, który będzie stanowić niezbędny element do uzyskania decyzji pozwolenia wodnoprawnego,
8. uzgodnić trasę kanalizacji w ZDMK,
9. określić geotechniczne warunki posadowienia,
10. do projektu 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.

z up. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna

Bartosz Paszkowski

Otrzymują:

1 x Adresat (bez zał)

1 x aa (WEU).