



Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla inwestycji: „Rozbudowa ul. Półtanki od ul. Christo Botewa do ul. Agatowej – aktualizacja koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji DUS”.

1. Ulica Półtanki jest drogą publiczną o kategorii powiatowej (nr 2248 K).
2. W obszarze objętym opinią obowiązuje Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Płaszów-Rybitwy”.
3. Zgodnie z ww. MPZP ul. Półtanki zlokalizowana jest od ul. Christo Botewa do ul. Nad Drwinią w liniach rozgraniczających teren o przeznaczeniu 1 KDZ, na małym odcinku za skrzyżowaniem z ul. Nad Drwinią w liniach rozgraniczających teren o przeznaczeniu 1U, dalej do ul. Agatowej w liniach rozgraniczających teren o przeznaczeniu 12 KDD. Docelowy układ drogowy powinien być zgodny z ustaleniami obowiązującego MPZP.
4. Dodatkowo w ramach działań planistycznych miasta część ulicy Półtanki objęta jest sporządzanym mpzp Nowe Miasto. W celu uzyskania bardziej szczegółowych informacji w zakresie obowiązującego i sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego należy wystąpić do Wydziału Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa.
5. Przedmiotowe zadanie należy rozpatrywać w kontekście / koordynacji z innymi inwestycjami drogowymi realizowanymi na podstawie umów zawartych z inwestorami inwestycji niedrogowych. Informacje z zakresu inwestycji drogowych realizowanych na podstawie umów z inwestorami inwestycji niedrogowych można pozyskać w ZDMK – tryb dostępu do informacji będących informacjami publicznymi.

Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

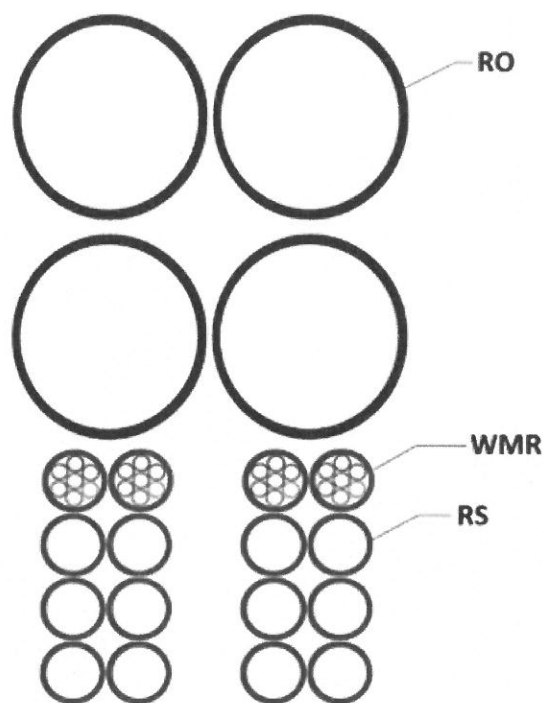
1. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), należy projektować zgodnie z:
 - rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.).
 - rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (opinia w tym zakresie w gestii Działu Utrzymania Obiektów Inżynierskich i Nieruchomości UN);
 - Standardami Rowerowymi – Zarządzenie nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”.
2. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym 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 (w tym m. in. szerokości jezdni i pobocza oraz chodnika, granic pasa drogowego, przebiegu krawędzi jezdni).
4. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi określoną w rozporządzeniu 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 ustaloną w obowiązującym MPZP.

5. Zapewnić normatywny jednostronny chodnik oraz ścieżkę rowerową, zgodnie z ww. rozporządzeniem, w tym m. in.:
 - a) minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m,
 - b) szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych,
 - c) minimalna szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić 1,5m,
 - d) ciągi piesze/rowerowe powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
6. Zakres budowy chodnika i ścieżki rowerowej należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego i rowerowego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi/rowerowymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy.
7. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
8. Przewidzieć przebudowę/rozbudowę skrzyżowań z innymi drogami publicznymi.
9. 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.
10. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności. Należy przyjąć:
 - kategorie ruchu min. KR5,
 - chodniki z kostki bezfazowej koloru szarego, na zjazdach koloru czerwonego, przy przejściu dla pieszych kostka bąbelkowa)
 - nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego ,
 - krawężnik betonowy 20/30
11. 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 (ul. Dekerta 24, 30-703 Kraków).
12. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
13. 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) należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego w szczególności w rejonie skrzyżowań, zjazdów do posesji z uporządkowaniem ich geometrii (indywidualnych, publicznych) itp.
14. 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 KTu4 tj. ciąg złożony z modułu czterech rur RO 125/108 (średnica zewn. / średnica wewn.), dwunastu rur RS40/3,7 mm i czterech prefabrykowanych wiązek mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm. Trasa projektowanego kanału, powinna przebiegać w granicach zadania. Kanał powinien być zakończony studniami kablowymi, zlokalizowanymi tuż przy granicy kończącej opracowanie.



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 rozbudowywaną drogą, należy zaprojektować kanały technologiczne przepustowe zakończone studniami kablowymi (jako odejścia od głównej trasy kanału technologicznego).

4. Niezależnie od zaprojektowanego kanału technologicznego, zaprojektować dwuotworową kanalizację kablową koordynacyjną o średnicy 110 mm, na potrzeby zarządzania ruchem. Zaprojektowana kanalizacja koordynacyjna, powinna nawiązywać do istniejącej w rejonie skrzyżowania Półtanka - Botewa - Śliwiaka

5. W kanalizacji koordynacyjnej, zaprojektować kabel światłowodowy 48J w wykonaniu przeciwwgrzyzoniowym, wraz z zapasami w studniach kablowych.

6. Otwory rur zabezpieczyć uszczelkami w studniach kablowych.

7. Po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów.

8. Wszelkie połączenia kanalizacji, powinny być wykonane w studniach kablowych.

9. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi, powinny wynosić 100m

10. Zastosować studnie nie mniejsze niż SKO-4 dla kanału technologicznego i SK-2 dla kanalizacji koordynacyjnej ZDMK.

11. Elementy metalowe studni, wykonać ze stali ocynkowanej.

12. Wywietrzniki na pokrywach studni kanału technologicznego, powinny posiadać napis: „Miasto Kraków” a studni kanalizacji koordynacyjnej „Sygnalizacja Kraków”.

13. Nad kanalizacją umieścić taśmę ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”. Końce taśmy powinny znajdować się w studniach kablowych.

14. Wprowadzić numery studni zgodnie z poniższym schematem:

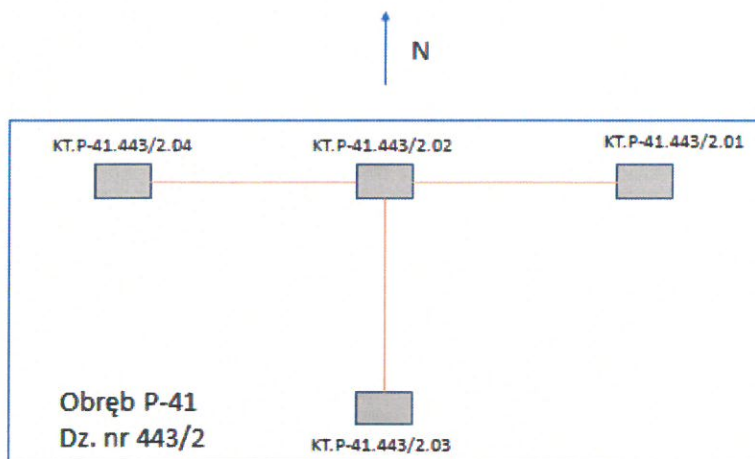
Zarząd Dróg Miasta Krakowa
tel. +48 12 616 70 00 (centrala) +48 12 616 75 55 (Centrum Sterowania Ruchem)
fax: +48 12 616 7417, sekretariat@zdmk.krakow.pl
31-586 Kraków ul. Centralna 53
ePUAP:/ZIKiT/SkrytkaESP
www.zdmk.krakow.pl

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



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.

16. Zaprojektować monitoring wizyjny w strategicznych lokalizacjach tj. ronda, skrzyżowania itp.

Parametry techniczne monitoringu, znajdują się w zakładce „wytyczne dla projektantów” na stronie www.zdmk.krakow.pl.

17. Planowane sygnalizacje świetlne, powinny być zgodne z zatwierdzonymi przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu projektami ruchowymi. Wytyczne techniczne dotyczące sygnalizacji świetlnych, znajdują się w zakładce „wytyczne dla projektantów” na stronie www.zdmk.krakow.pl

18. W rejonach wiat przystankowych komunikacji autobusowej, zaprojektować kanalizację kablową jednootworową o średnicy 75 mm, zakończone studniami SK-1, do przyłączania tablic informacji pasażerskiej. Kanalizacja powinna nawiązywać do kanalizacji na potrzeby zarządzania ruchem.

19. W celu ustalenia tras przebiegu i typu istniejącej infrastruktury teletechnicznej, należy przeprowadzić inwentaryzację w terenie. Istniejącą infrastrukturę, należy w odpowiedni sposób zabezpieczyć przed rozpoczęciem robót w celu uniknięcia ewentualnych uszkodzeń. W trakcie realizacji zadania, należy przewidzieć wymianę studni kablowych w przypadku przenoszenia ich w inną lokalizację lub naruszenia ich konstrukcji. Przed przeprowadzeniem robót ziemnych, należy dokonać przekopów kontrolnych, mających na celu ustalenie rzeczywistego położenia infrastruktury.

20. Przed przystąpieniem do realizacji, projekt powinien być uzgodniony przez Dział Infrastruktury Teletechnicznej Zarządu Dróg Miasta Krakowa

Z-ca Dyrektora ds. Dróg
Jolanta Półkowna