



Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania pn. „Budowa chodnika na ul. Bogucianka na odcinku od ul. Walgerza Wdątego do ul. Grodzisko. – opracowanie koncepcji.”

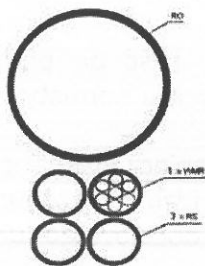
Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Ulica Bogucianka jest drogą publiczną o kategorii powiatowej (DP nr 2233 K).
2. W obszarze objętym inwestycją obowiązują ustalenia Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Tyniec - Osiedle”, zatwierdzony Uchwałą Nr LXIII/898/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 19 grudnia 2012 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego poz. 238 z dnia 08 stycznia 2013 r.). Zgodnie z ww. MPZP ul. Bogucianka zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających teren o przeznaczeniu KDZ (tereny dróg publicznych – drogi zbiorcze).
3. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe – szczególnie w rejonach występowania urządzeń technicznych dróg, zieleni, obiektów budowlanych), należy zaprojektować w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124 ze zmianami) oraz ze szczególnym uwzględnieniem zapisów obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
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. Przewidzieć przebudowę/rozbudowę skrzyżowań z innymi drogami publicznymi.
6. 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, granic pasa drogowego, przebiegu krawędzi jezdni).
7. Zakres budowy chodnika należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego, z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy.
8. Chodnik należy zaprojektować jako normatywny, zgodny z ww. rozporządzeniem. Projektowany chodnik winien spełniać wymagania określone w § 44 ww. rozporządzenia.
9. Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych oraz ciągi piesze powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne. Minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m.
10. Projektowany chodnik należy wykonać z nawierzchni bezfazowej.
11. 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).
12. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi. W dokumentacji projektowej przewidzieć przebudowę istniejących zjazdów i dojazdów w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego.

13. Przy wszystkich planowanych przejściach dla pieszych należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi wyposażonymi w rowki prowadzące dla osób z dysfunkcją wzroku.
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. Dokumentacja projektowa w zakresie geometrii docelowego układu drogowego przed złożeniem do uzgodnienia w tut. Dziale winna uzyskać pozytywne opinie: Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa, Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w Mieście Krakowie, Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.
16. Konstrukcje nawierzchni winny być projektowane w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności, jednocześnie powinny uwzględniać uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich.
17. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
18. Odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych ww. rozporządzenia wymagają uzyskania zgody właściwego w sprawie Ministra.
19. 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 należy uwzględnić wymagania Rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz.U.2015.680). Określenie warunków w tym zakresie – w gestii Działu Infrastruktury Teletechnicznej UI.
20. W przypadku kolizji z istniejącymi urządzeniami lub sieciami w obrębie działek drogowych Inwestor winien rozwiązać kolizje branżowe na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci.
21. Należy 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.
22. Z uwagi na występowanie kolizji z istniejącą zielenią w związku z planowaną inwestycją należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej.
23. Należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne.

Warunki techniczne w zakresie kanału technologicznego:

1. 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.



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

Bardziej szczegółowe warunki techniczne, zostaną przekazane na etapie projektowania.

Z-ca Dyrektora
ds. Inwestycji

Janusz Zagórski