



IP.452.41.1.2020

INWESTOR  
GMINA MIEJSKA KRAKÓW

**Dotyczy:** warunków technicznych do opracowania projektu dla inwestycji pn. „*Opracowanie wielowariantowej koncepcji dla Budowy ścieżki pieszo-rowerowej wraz z dodatkowymi miejscami parkingowymi przy ul. Czerwone Maki*” - ZDMK/T1.300/20

**A. Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:**

1. W obszarze objętym opinią obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Ruczaj – Rejon ulicy Czerwone Maki”.
2. Zgodnie z ww. MPZP planowany ciąg pieszo-rowerowy zlokalizowany jest w liniach rozgraniczających teren KDX oraz ZP.1. Docelowy układ komunikacyjny winien być zgodny z ustaleniami obowiązującego MPZP.
3. W liniach rozgraniczających KDX oraz ZP.1 nie ma możliwości zaprojektowania miejsc postojowych, zgodnie z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego.
4. Parametry techniczne ciągu pieszo-rowerowego przeznaczonego do budowy (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.)* oraz zgodnie ze Standardami Rowerowymi – Zarządzenie nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „*Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa*”.
5. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe do:
  - stanu istniejącego
  - oraz projektowanego tj.:
    - rozwiązań technicznych b. drogowej uzgodnionych: pismem znak: IU.461.1.1247.2016 z dnia 17.11.2016r dla rozbudowy ul. Czerwone Maki (I etap inwestycji drogowej) w związku z zamierzeniem inwestycyjnym polegającym na zabudowie wielorodzinnej z usługami na działce nr 377 obr. 41 Podgórze, zgodnie z umową nr 1358/ZIKiT/2016 z dnia 10.11.2016r.
    - II etapu inwestycji, przewidzianej zgodnie z ww. umową. Zaleca się wystąpienie do działu RER tut. Zarządu o opinię.
6. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych wszystkich elementów docelowego układu komunikacyjnego.
7. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić ewentualną przebudowę istniejących dojazdów, w celu dostosowania wysokościowego do projektowanych elementów.
8. Należy zapewnić warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkich użytkowników.
9. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności, jednocześnie powinna uwzględnić uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych



- i konserwatorskich – należy zastosować konstrukcję jak dla KR1 (nawierzchnia asfaltobeton) z uwagi na konieczność utrzymywania przy pomocy sprzętu mechanicznego - letniego i zimowego.
10. W zakresie wymagań i przebiegu trasy rowerowej należy uzyskać opinię i warunki ZTP - Działu Mobilności Aktywnej (TA).
  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. Ponadto:
    - a) uzyskać pozytywną opinię: audytu rowerowego, ZZM, MIRu – przed uzgodnieniem projektu budowlanego,
    - b) rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci,
    - c) uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia,
    - d) uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne,
  13. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
  14. Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

## **B. Warunki techniczne dla oznakowania i ubrd do docelowej organizacji ruchu dla zadania inwestycyjnego**

Wykonawca w ramach inwestycji sporządzi projekt docelowej organizacji ruchu zgodnie ze „Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” (Dz. U. nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 r. wraz z późniejszymi zmianami) następnie uzgodni go z właściwym Zespołem ZDMK. Po zatwierdzeniu projektu docelowej organizacji ruchu Wykonawca w ramach budowy wykona go w terenie.

1. Tarcza znaku profilowana z blachy stalowej ocynkowanej grubości 1,5 mm, krawędź tarczy usztywniona na całym obwodzie poprzez dwukrotne wywiniecie. Każdy powtarzalny symbol znaku lub tablicy musi być wykonany metodą sitodruku przy użyciu farb transparentnych odpowiednich dla typu i rodzaju folii odblaskowej.
2. 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/*
3. Lico znaku z folii odblaskowej **typu II mikropryzmatycznej** o gwarancji 10 letniej z minimalnym współczynnikiem odblaskowości dla folii białej na poziomie 250 cg/Lux/m<sup>2</sup> - wykonanej z jednego kawałka folii.
4. Tarcze znaków należy wyposażyć w poprzeczne profile montażowe służące do mocowania uchwytów uniwersalnych na dowolną średnicę słupka, lub taśm stalowych nierdzewnych.
5. 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:



- typ folii,
  - miesiąc i rok 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
7. Słupki z rur stalowych ocynkowanych Ø60 mm lub 80 mm z kotwą uniemożliwiającą jego obrócenie, grubość ścianki min. 3,2 mm powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna ocynkowana.
  8. Na nowej nawierzchni (przed upływem 1 miesiąca) należy wykonać docelowe oznakowanie poziome cienkowarstwowe (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.
  9. 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.
  10. Technologie wykonania oznakowania poziomego na ścieżce rowerowej należy uzgodnić z Zespołem ds. Mobilności Aktywnej.
  11. 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

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

### C. Warunki techniczne w zakresie teletechniki


W nawiązaniu do art. 39 ust. 6 Ustawy o drogach publicznych, informujemy, że powstanie obowiązku zlokalizowania kanału technologicznego, ustawodawca uzależnił od charakteru prac jakie mają być wykonane. Obowiązek ten powstaje jedynie wtedy, gdy mamy do czynienia z budową lub przebudową drogi publicznej. Pojęcie budowy i przebudowy drogi zostało zdefiniowane w ustawie o drogach - odpowiednio art. 4 pkt 17 i art. 4 pkt 18 tej ustawy.

### D. Inne

- Teren położony przy cmentarzu przy ul. Czerwone Maki jest objęty UCHWAŁĄ NR LXXXVII/2132/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 25 października 2017 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "RUCZAJ - REJON ULICY CZERWONE MAKI" - ogłoszona w DZIENNIKU URZĘDOWYM WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO z dnia 13 listopada 2017 r., poz. 7292. Plan obowiązuje od dnia 28 listopada 2017 r.
  - Realizacja ścieżki pieszo-rowerowej jest możliwa wyłącznie w obszarze oznaczonym KDX.1 – Teren ciągu pieszego o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny ciąg pieszy w obrębie którego dopuszcza się również lokalizację ciągu rowerowego.
- Ww. ciąg pieszy jest wyznaczony zgodnie z ww. planem miejscowym po części działek 377, 378, 381/7, 384, 385/1, 385/4, 385/2, 456/16, 465/15 obr. 41 Podgórze w Krakowie"
- W rejonie cmentarza zostały zawarte umowy w związku z procedowaną zabudową wielorodzinną i handlowo usługową - Nr 1358/ZIKiT/2016 z dnia 10.11.2016 r. zmienioną

późniejszymi aneksami oraz umowy nr 301/ZIKiT/2011 z dnia 07.06.2011 r., 591/2/ZIKiT/2013 z dnia 18.12.2013 r. zmienione późniejszymi aneksami.

- Orientacyjny zakres inwestycji stanowi fragment ulicy Czerwone Maki, który nie stanowi drogi publicznej i przebiega po części działek (lub w ich sąsiedztwie) nr: 456/10, 456/16, 456/15, 385/1, 385/2 obr.41 Podgórze oraz nr: 11/2, 11/15, 199/4 obr.42 Podgórze. Zgodnie z danymi ewidencji gruntów działki nr: 456/10, 456/16, 456/15, 385/1, 385/2 obr.41 Podgórze oraz 11/15, 199/4 obr.42 stanowią własność GMK, oznaczone są użytkowaniem „dr” i pozostają w zarządzie tut. Jednostki.

  
Dyrektor ZDMK  
Marcin Hanczakowski

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa (IP)