



PR.452.17.3.2020

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: informacji technicznej dla zadania inwestycyjnego pn.: „Przebudowa ul. Niepokalanej Panny Marii”.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa informuje.

1. Ulica Niepokalanej Panny Marii jest drogą publiczną o kategorii gminnej.
2. W obszarze objętym opinią obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Czyżyny – Łęg” i „Mogiła II”.
3. Zgodnie z ww. MPZP przedmiotowa ulica zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających teren KDL i KDL.2. Docelowy układ drogowy winien być zgodny z ustaleniami obowiązujących MPZP.
4. Analizie tut. Działu nie podlegają własności działek, ich użytek oraz zajętości terenu.

Informacja techniczna 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 pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia drogi i 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).
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. W niezbędnym zakresie należy przebudować/rozbudować wszystkie skrzyżowania z drogami podporządkowanymi zapewniając prawidłowe parametry techniczne.
7. Przeanalizować zapewnienie obustronnego chodnika zgodnie z ww. *Rozporządzeniem*, w tym m. in.:
 - a) minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m (§ 44.2) (do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża), przy dopuszczonym miejscowym zmniejszeniu jego szerokości do 1,25m (jeżeli jest przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych – bez urządzeń technicznych : podpór znaków, słupów drzew, wejść, zjazdów utrudniających ruch pieszych
 - a) Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych,
 - b) Ciągi piesze powinny mieć normatywne pochYLENIA podłużne i poprzeczne.
8. Zapewnić ciągłość normatywnych ogólnodostępnych chodników na zakresach opracowania, wraz z zapewnieniem przeprowadzenia pieszych w miejscach bezpiecznych i widocznych dla wszystkich uczestników ruchu, zapewnić chodniki pomiędzy miejscami postojowymi a istniejącymi chodnikami, powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem istniejącej zabudowy.
9. 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 $h=2\text{cm}$ oraz $h=4\text{cm}$ (przejazd przez chodnik).

10. W przypadku budowy/przebudowy miejsc postojowych:
 - a) Wymiary stanowisk postojowych należy przyjąć zgodnie z §116 DZ.U. nr 43 w zależności od przyjętego sposobu parkowania, usytuowania w stosunku do krawędzi jezdni, szerokości jezdni manewrowe oraz przy uwzględnieniu stanowisk dla osób niepełnosprawnych.
 - b) Lokalizacja miejsc postojowych winna spełniać warunki widoczności i bezpieczeństwa uczestników ruchu, w szczególności w rejonie skrzyżowań/zjazdów/włączeń dróg wewnętrznych/przejazdów dla pieszych etc.
 - c) Manewry wyjazdu ze skrajnych miejsc postojowych winny się odbywać poza strefami oddziaływania skrzyżowania, jak również poza włączeniami dróg wewnętrznych i zjazdami.
 - d) Miejsca postojowe nie mogą blokować/likwidować dojść pieszych jako połączeń między układem wewnętrznym zabudowy a pasami drogowymi
11. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu istniejącego/planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.
12. Projektować przy zachowaniu stateczności skarp, ogrodzeń, powiązań z istniejącymi dojazdami, zjazdami.
13. 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.
14. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
15. Rozwiązać kolizje z istniejącą zielenią tj. drzewami, krzewami, etc.
16. Należy rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci i uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego uzgodnienia/decyzje/opinie.
17. Zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0.5 m. Ponadto należy zapewnić bezpieczną odległość od drzew i krzewów (zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami). Infrastrukturę nie związaną z funkcjonowaniem drogi, a kolidującą z docelowym układem drogowym należy w całości usunąć.
18. Uwzględnić wszystkie inwestycje w danym rejonie, które posiadają dokumentację formalno-prawną, w tym m.in. decyzje na lokalizację/przebudowę zjazdów/uzgodnienia/umowy/pozwolenia na budowę etc.

Jednocześnie informujemy, że zgodnie z ustaleniami z „Zespołu ds. współpracy ZDMK i miejskich jednostek” w kompetencjach poniższych Jednostek Miejskich i Działów ZDMK leży wypowiedzenie się w następujących zakresach:

1. Geometria docelowego układu drogowego w tym sposób parkowania (równoległe, prostopadłe, ukośne), lokalizacja miejsc postojowych, dostosowanie organizacji ruchu - UMK Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu.
2. Dostosowanie parametrów docelowego układu drogowego do komunikacji zbiorowej i niechronionych uczestników ruchu drogowego – Zarząd Transportu Publicznego.
3. Warunki w zakresie odwodnienia - Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.
4. W przypadku terenu objętego ochroną konserwatorską uzyskać opinię Konserwatora Zabytków.

Dokumentacja projektowa przedstawiająca rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie. Winna ona pozyskać niezbędne uzgodnienia/opinie w tym opinię audytu rowerowego. Niemniej jednak przed wykonaniem projektu budowlanego zaleca się wykonanie koncepcji w celu określenia m. in. zajętości terenu.

Kierownik Wydziału
Ds. Inwestycji

Janusz Zagórski