



IPR.452.66.1.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla zadania inwestycyjnego: „Przebudowa ul. Narciarskiej”.

1. Ulica Narciarska jest drogą publiczną o kategorii gminnej.
2. W obszarze objętym opinią obowiązują ustalenia Miejsowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Stare Czyżyny”.
3. Zgodnie z ww. MPZP przedmiotowa ulica zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających teren KDD.13. Docelowy układ drogowy winien być zgodny z ustaleniami obowiązujących MPZP.

Warunki techniczne 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), przy uwzględnieniu zmian zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
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 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. W opracowaniu należy przyjąć rozwiązania umożliwiające zminimalizowanie koniecznej ingerencji w istniejącą zieleni.
5. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi, zgodnie z ww. Rozporządzeniem.
6. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
7. W niezbędnym zakresie należy przebudować/rozbudować wszystkie skrzyżowania z innymi drogami zapewniając prawidłowe parametry techniczne.
8. W zakresie chodników:
 - a) szerokość chodnika usytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinna być mniejsza niż 2,00 m (§ 44.2) (do szerokości

chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża), a w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się zmniejszenie tej szerokości do 1,25 m, przy dodatkowym uwzględnieniu skrajni chodnika 0,5m od krawędzi zatoki postojowej, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszego.

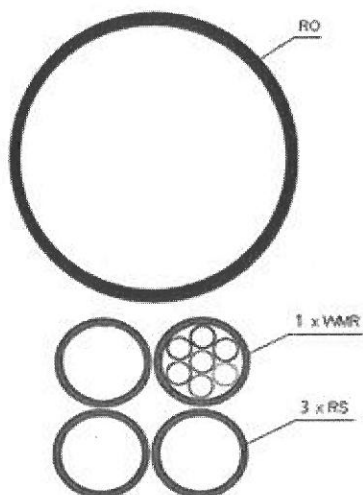
- b) szerokość chodnika nieusytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinna być mniejsza niż 1,5 m, a w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się zmniejszenie tej szerokości do 1,0 m.
 - c) w miejscu występowania przeszkody dopuszcza się rozdzielenie chodnika na co najmniej dwie odrębne części, pod warunkiem że każda z nich będzie mieć szerokość nie mniejszą niż 1,0 m.
 - d) przy zastosowaniu jednostronnego chodnika należy zapewnić jednolitą szerokość jezdni, normatywne pobocze gruntowe/opaskę (od strony północnej tj. braku chodnika), a od strony projektowanego chodnika, miejsc postojowych ściek, który jest elementem odwodnienia drogi.
 - a) Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych,
 - b) Ciągi pieszce powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
9. 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.
10. Przed przejściami dla pieszych dla pasów medialnych przewidzieć wykonanie prostopadłego pasa prowadzącego wykonanego z płytek posiadających rowki prowadzące.
11. 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 $h=4\text{cm}$.
12. 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/przejść dla pieszych etc.
 - c) Manewry wyjazdu ze skrajnych miejsc postojowych winny się odbywać poza strefami oddziaływania skrzyżowania, jak również poza włączeniami innych dróg i zjazdami.
 - d) Miejsca postojowe nie mogą blokować/likwidować dojazdów pieszych jako połączeń między układem wewnętrznym zabudowy a pasami drogowymi.
13. Przy przebudowie przedmiotowej ulicy zaleca się objąć przebudową/rozbudową skrzyżowania z publicznymi drogami – całe tarcze skrzyżowań oraz włączenia dróg wewnętrznych -> jeśli zaistnieje konieczność.
14. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu istniejącego/planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.

15. Konstrukcje drogi zaprojektować jako KR 4 lub 5.
16. Zastosować krawężniki betonowe 20X30
17. W przypadku zaprojektowania kratki ściekowych należy zastosować kratki ściekowe „pływające”
18. W miarę możliwości włączy kanalizacyjne usytuować poza jezdnią. Np. w chodnikach.
19. Projektować przy zachowaniu stateczności skarp, ogrodzeń, powiązań z istniejącymi dojazdami, zjazdami.
20. 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.
21. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia na warunkach uzyskanych od KEGW i ZDMK.
22. Rozwiązać kolizje z istniejącą zielenią tj. drzewami, krzewami, etc.
23. Należy rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci i uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego uzgodnienia/decyzje/opinie.
24. 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.
25. 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.

Warunki techniczne w zakresie kanału technologicznego.

1. 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.
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, aktualnie obowiązujące normy oraz obowiązujące standardy na terenie miasta Krakowa.
3. Parametry kanału, należy dostosować do typu drogi i zabudowy.
4. Profile zaprojektowanego kanału technologicznego i inne parametry techniczne, powinny być zgodne z Rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz. U. z r., poz. 680)
5. Dla przedmiotowego zadania należy zaprojektować minimum profil 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.



6. Kanał technologiczny powinien być zaprojektowany w całym zakresie opracowania.
 - zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji.
 - w miejscach obustronnej zabudowy drogi oraz w celu przyszłej rozbudowy infrastruktury,
 - zaprojektować kanały technologiczne przepustowe KTp, zakończone studniami SKO-4
 - maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m
 - otwory rur zabezpieczyć uszczelkami w studniach kablowych.
 - po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów.
 - elementy metalowe studni, wykonać ze stali ocynkowanej.
 - wywietrzniki na pokrywach studni powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”.
 - nad kanalizacją umieścić folię ostrzegawczo-lokalizacyjną opatrzoną napisem „Miasto Kraków”.
7. Wprowadzić numerację studni kablowych zgodnie z poniższym schematem:
Typ kanału (KT). nazwa obrębu (P-49). numer działki na której studnia jest zlokalizowana (591/26). 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-49.591/26.01
KT.P-49.591/26.02
8. 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.
9. 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.

10. 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.

Z-ca Dyrektora ds. Drog
Janina Pokrywa