



IP.456.1.47.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: informacji technicznej dla zadania inwestycyjnego pn.: Opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy przejazdu rowerowego przez ul. Bratysławską

Warunki techniczne w zakresie branży drogowej


1. Przy lokalizowaniu przejścia i przejazdu rowerowego należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego i rowerowego – chodniki/ścieżki rowerowe muszą być zapewnione po każdej stronie przejścia, w niezbędnym zakresie zapewniającym prawidłowe powiązanie i istniejącymi chodnikami /ciągami pieszo-rowerowymi w analizowanym obszarze, jak również wyprowadzenie rowerzystów.
2. Lokalizacja ww. przejścia i przejazdu powinna być ustalona wg opinii ZTP – Transportu, jak również UM MIR.
3. Na przejściach/ przejazdach należy zapewnić warunki widoczności. W rejonach przejść przejazdów należy przewidzieć regulację istn. chodników tak aby zapewnić ciągłość niwelety chodników i przejść, jak również ścieżki rowerowej. Rozwiązania techniczne winny być dostosowane do potrzeb ruchu osób niepełnosprawnych.
4. Zakres ew. budowy/przebudowy chodników, ciągów pieszo- rowerowych, ścieżek rowerowych należy przyjąć w sposób zapewniający ciągłość i bezpieczeństwo ruchu pieszych/rowerzystów. Ciągi piesz i rowerowe zapewnić o normatywnych parametrach technicznych w oparciu o Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124 z późn. zmianami) 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. W zakresie konstrukcji nawierzchni, frezowania wskazane jest uzyskanie opinii Działu Utrzymania UD tut. Zarządu. W przypadku dobudowy chodnika do istn., jezdni, warstwy konstrukcji nawierzchni powinny być zapewnione również pod krawężnikiem i ławą betonową z oporem.
6. Lokalizacja przejazdu nie może pogarszać istniejącej obsługi komunikacyjnej
7. Zakresem prac zaleca się objąć teren niezbędny dla zapewnienia warunków zgodnych z wymogami powyższego Rozporządzenia, w tym m.in. powiązania ciągów pieszych i rowerowych.
8. Dokumentacja projektowa winna uzyskać audyt rowerowy. Parametry infrastruktury rowerowej zapewnić zgodnie z w/w obowiązującymi Standardami. Opinia w zakresie ciągów pieszych i ruchu rowerowego.
9. W rejonach planowanego przejazdu należy zapewnić odwodnienie elementów drogi.
10. Na zakresach robót należy zapewnić powiązanie sytuacyjno-wysokościowe do stanu istniejącego; przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłych podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia pasa drogowego i terenu przyległego. Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego i rowerowego

(stosowanie do potrzeb). Zakresem inwestycji należy objąć ew. budowę/ przebudowę elementów pasa drogowego, w tym m.in. ciągów pieszo-rowerowych w obszarze niezbędnym dla zapewnienia powyższego.

11. Ponadto:

- Należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne, w tym m.in. decyzje na lokalizację/przebudowę zjazdu.
- W przypadku kolizji z istn. zielenią należy opracować inwentaryzację wraz z gospodarką zielenią oraz opracować projekt nasadzeń zamiennych.
- Należy rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci i uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego uzgodnienia.
- Na przejściach dla pieszych zastosować pasy naprowadzające i uzyskać opinie Zespołu Konsultacyjnego do spraw Dostępności Infrastruktury Miejskiej do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych (działającego przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa, powołanego zarządzeniem nr 2699/2013 z dnia 18.09.2013). Ponadto wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowników, w tym w szczególności winny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.

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.


Z-ca Dyrektora
ds. Inwestycji
Janusz Zagórski