

WD.RDI.427.2.5.2024.KP

**Wydział Przygotowania Inwestycji  
w/m**

Wytyczne do projektowania dla inwestycji pn.:

**„Budowa i przebudowa ścieżek rowerowych oraz pieszo – rowerowych jako uzupełnienie istniejącego systemu ścieżek rowerowych na terenie Miasta Kielce – szlak geologiczny – Zadanie 1.”**

**Odcinek nr 1 – ul. Massalskiego,**

**Odcinek nr 2 – al. Szajnowicza – Iwanowa,**

**Odcinek nr 3 – ul. Sylurska,**

**Odcinek nr 4 – ul. Grunwaldzka (ul. Piekoszowska – ul. Jagiellońska),**

**Odcinek nr 5 – ul. Grunwaldzka (ul. Jagiellońska – ul. Żelazna),**

**Odcinek nr 6 – ul. Żytnia,**

**Odcinek nr 7 – ul. Armii Krajowej,**

**Odcinek nr 8 – ul. Krakowska (ul. Armii Krajowej – ul. Kaczmarka),**

1. Zadanie zaprojektować w oparciu o obowiązujące przepisy dotyczące dróg publicznych oraz oznakowania drogowego jak również w zgodności z Wzorcami i Standardami rekomendowanymi przez Ministra właściwego ds. transportu.
2. Projekt organizacji ruchu opracować uwzględniając następujące warunki:
  - a) Plan sytuacyjny obowiązkowo ma składać się z dwóch odrębnych rysunków zawierających:
    - oznakowanie / elementy sygnalizacji istniejące i do demontażu / usunięcia,
    - oznakowanie / elementy sygnalizacji istniejące (pozostawione) i projektowane.W przypadku braku znaków przeznaczonych do demontażu wystarczająca jest tylko plansza z projektowaną organizacją ruchu.
  - b) Plan sytuacyjny powinien zawierać wszystkie elementy zagospodarowania terenu mające wpływ na ruch (m.in. słupy oświetleniowe, maszty sygnalizacyjne, stałe urządzenia w chodniku zawężające skrajnie, drzewa, wiaty przystankowe, zjazdy, zjazdy pożarowe, murki oporowe, kapliczki itp.).
  - c) Zwymiarować na planie sytuacyjnym wszystkie elementy drogi (szerokości jezdni, pasów ruchu, chodnika, stanowisk postojowych, zieleńców itd.).
  - d) Oznakowanie poziome zaprojektować jako grubowarstwowe gładkie.
  - e) Przeanalizować źródła i cele ruchu pieszego, ustalić miejsca koncentracji pieszych i na tej podstawie zaprojektować przejścia dla pieszych, odpowiednie wygrozdzenia (jeżeli jest taka zasadność).
  - f) Załączyć zestawienie znaków poziomych, pionowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (m.in. liczbę, wielkość znaków pionowych, typ folii, rodzaj urządzenia brd, rodzaj i ilości znaków poziomych) wraz z rysunkami szczegółowymi w uzasadnionych przypadkach.

- g) Zakres projektu organizacji ruchu musi zawierać całość oznakowania w zakresie mającym wpływ na projektowane zadanie. W uzasadnionych przypadkach musi obejmować wszystkie znaki wynikające z realizacji planowanego zadania (np. przy znakach strefowych ograniczenia prędkości, tonażu należy przedstawić wszystkie lokalizacje zapewniające szczelność strefy, na skrzyżowaniach / połączeniach zakres musi uwzględniać całość oznakowania dla regulacji zasad pierwszeństwa). Przy poszerzonym zakresie na planie sytuacyjnym przedstawić całość organizacji ruchu dla danego odcinka / skrzyżowania (nie tylko znaki B-18, B-43, D-20, D-1, A-7 itd.).
3. Parametry wysp dzielących, geometrii drogi, infrastruktury dla pieszych, rowerzystów itp., muszą zapewnić zlokalizowanie projektowanych znaków drogowych, masztów sygnalizacyjnych, słupów oświetleniowych czy urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego z zachowaniem skrajni drogowej.
  4. Szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie odpowiednich pól widoczności w rejonie krzyżowania się torów jazdy rowerzystów i pojazdów, a także w miejscach kolizji z ruchem pieszym. Przy weryfikacji warunków widoczności uwzględnić również istniejące rozmieszczenie drzew i krzewów.
  5. Drogę dla rowerów lokalizować z zasady po zewnętrznej stronie układu komunikacyjnego, w szczególności w miejscach przejść dla pieszych i przystanków autobusowych. Inny układ dopuszcza się w przypadku, gdy zagospodarowanie terenu przyległego do pasa drogowego generuje dużo punktów kolizji z pieszymi (np. liczne wyjścia z posesji, budynków) lub występuje ograniczona wzajemna widoczność uczestników ruchu. Każdorazowo przyjęty układ prowadzenia drogi dla rowerów względem chodnika i jezdni winien być zoptymalizowany w zakresie bezpieczeństwa. Nie dopuszcza się prowadzenia ruchu rowerowego przy krawędzi jezdni, bez pozostawienia bezpiecznej strefy oczekiwania dla pieszych przed przejściami (min. 4,0m) oraz w rejonie wymiany pasażerów komunikacji zbiorowej.
  6. Przy wyznaczaniu przejazdów rowerowych (lub przejazdów łączonych z przejściami) w rejonie skrzyżowań wymaga się pozostawienia min. 5,0 m przestrzeni pomiędzy krawędzią przejazdu, a krawędzią jezdni drogi równoległej do wyznaczanego przejazdu. W przypadku braku możliwości zapewnienia powyższego należy zaprojektować rozwiązania kompensujące poziom bezpieczeństwa na przejeździe.
  7. Dokumentacja na wykonanie zmian lub dodatkowych elementów sygnalizacji świetlnej wymagają odrębnego opracowania - projektu zmiany sygnalizacji świetlnej, bazującego na opracowanych i przyjętych założeniach sterowania ruchem na skrzyżowaniu. Dokumentacja nie może również w istotny sposób naruszać nadrzędnych zasad obszarowego sterowania, co również jest przedmiotem trwającego wdrożenia systemu ITS w Kielcach.
  8. W rejonie budynków i pawilonów (np. wzdłuż ul. Grunwaldzkiej, przy ul. Szkolnej) projektowany ciąg rowerowy należy odsunąć na bezpieczną odległość pozwalającą na swobodny dostęp, wejście i wyjście z budynków, bez kolizji z projektowaną drogą dla rowerów.
  9. W pasach drogowych dróg dwujezdniowych (np. Grunwaldzka, Armii Krajowej) ruch rowerowy należy prowadzić w maksymalnym technicznie możliwym odsunięciu od jezdni głównych, pamiętając o zachowaniu parametrów widoczności i bezpieczeństwa.

KIEROWNIK REFERATU  
Inżynierii Ruchu i Systemów Sterowania

*Krzysztof Pawlak*  
mgr inż. Krzysztof Pawlak

KIEROWNIK  
Wydziału Inżynierii Ruchu  
*Violetta Kossakowska*  
mgr inż. Violetta Kossakowska