

## SPIS ZAWARTOŚCI:

1. OPIS TECHNICZNY

2. RYSUNKI

*rys. nr 1.1-1.6*      ORIENTACJA  
                            PLAN SYTUACYJNY

SKALA 1: 10 000

SKALA 1: 500

# OPIS TECHNICZNY

## 1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest:

- wytyczne Inwestora
- podkład mapowy w skali 1:500
- wizja i pomiary uzupełniające w terenie
- Ustawa z dnia 12.03.1985r o drogach publicznych z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz.U. nr 43 poz. 430 z 1999r.) z późn. zm.
- Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa
- właściwe wytyczne i normy branżowe

## 2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest koncepcja budowy ścieżki rowerowej od kładki na Wiśle łączącej Kazimierz z Ludwinowem, wzdłuż ul. M. Konopnickiej do ronda im. Matecznego, następnie wzdłuż ul. Kamieńskiego i ul. Wielickiej w Krakowie.

Zakres opracowania obejmuje propozycję wyznaczenia ciągów komunikacyjnych rowerowych i pieszych przy uwzględnieniu warunków terenowych.

## 3. Opis stanu istniejącego

Ulice Ludwinowska, Długosza, Krasickiego oraz Mityry posiadają dwukierunkowe jezdnie o nawierzchni bitumicznej, na moście Retmańskim jest nawierzchnia jezdni brukowa. Wzdłuż ulic będą obustronne ciągi piesze. W/w wymienione ulice zlokalizowane są w strefie płatnego parkowania oraz na odcinkach wyznaczone są parkingi.

Ul. M. Konopnickiej w rejonie inwestycji jest drogą jednojezdniową dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej. Zasadniczo ulica posiada po dwa pasy ruchu w obu kierunkach rozdzielone separatorem betonowym. W rejonie ronda Matecznego wyznaczone są dodatkowe pasy dla relacji skrętnych. Wzdłuż ulicy będą obustronne ciągi piesze.

Rodno Matecznego stanowi skrzyżowanie ulic: Konopnickiej, Kamieńskiego z ulicami Wadowicką i Kalwaryjską. Ulice na wlocie do ronda posiadają po min. 2 pasy dla pojazdów jadących na wprost oraz dodatkowe pasy dla pojazdów skręcających w lewo lub prawo. Na wszystkich wlotach ulic wyznaczone są przejścia dla pieszych. W ciągu ulic wadowickiej oraz Kalwaryjskiej wyznaczone jest torowisko tramwajowe. Ruch na rondzie kierowany jest za pomocą sygnalizacji świetlnej. W rejonie ronda wyznaczone są przystanki autobusowe i tramwajowe.

Ul. Z. Kamieńskiego jest drogą jednojezdniową dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej. Zasadniczo ulica posiada po dwa pasy ruchu w obu kierunkach rozdzielone na przeważającym odcinku separatorem betonowym. W rejonie skrzyżowań wyznaczone są dodatkowe pasy dla pojazdów skręcających w prawo lub lewo. Na odcinkach wzdłuż ulicy będą ciągi piesze. Skrzyżowanie ul. Kamieńskiego z ulicami Powstańców Śląskich oraz Tischnera i biegnącymi wzdłuż nich torami kolejowymi jest jako dwupoziomowe. Również skrzyżowanie ul. Kamieńskiego z dojazdem do CH Bonarka rozwiązane jest jako dwupoziomowe. Ruch na skrzyżowaniach ul. Kamieńskiego z ulicami Wadowicką i

Kalwaryjską, Tischnera, Puszkarską, Walerego Sławka, Malborską, Wielicką kierowany jest za pomocą sygnalizacji świetlnej. W ciągu ulicy Kamieńskiego odbywa się ruch komunikacji zbiorowej i wyznaczone są przystanki autobusowe.

Ul. Wielicka w rejonie inwestycji jest drogą dwujezdniową dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej. Jezdnie dla przeciwnych kierunków ruchu rozdzielone są pasem zieleni. Wzdłuż jezdni wyznaczone są ciągi piesze. Ruch na skrzyżowaniach kierowany jest za pomocą sygnalizacji świetlnej. W ciągu ulicy Wielickiej odbywa się ruch komunikacji zbiorowej i wyznaczone są przystanki autobusowe.

#### **4. Opis rozwiązań projektowych**

Na odcinku od planowanej kładki łączącej Kazimierz z Ludwinowem do ul. M. Konopnickiej, nie zakładano wykonywania wydzielonego ciągu rowerowego, a ruch rowerowy odbywał się będzie w ruchu ogólnym w ulicach Ludwinowskiej, Długosza, Krasickiego, Mityry.

W ciągu ulic Konopnickiej, Kamieńskiego oraz Wielickiej, w celu uporządkowania ruchu pieszego i rowerowego założono wykonanie niezależnych ciągów pieszych i rowerowych oraz wspólnych ciągów pieszo-rowerowych.

Na dojeździe do ronda Matecznego założono wykonanie wydzielonej ścieżki rowerowej szerokości 2,0 m. Na wlotach ulic do ronda Matecznego założono wykonanie w miejscu istniejących przejść dla pieszych, połączonych przejazdów rowerowych z przejściami dla pieszych. Lokalizacje oraz szerokości połączonych przejazdów rowerowych są wynikiem długości istniejących peronów tramwajowych (nie ma możliwości ich skrócenia) oraz lokalizacją linii zatrzymań na wlotach ulic do ronda.

Istniejącą sygnalizację świetlną należy dostosować do planowanej ścieżki oraz przebudować w niezbędnym zakresie.

Przewidziano połączenie planowanej ścieżki rowerowej z istniejącą ścieżką biegnącą wzdłuż ul. Wadowickiej.

Wzdłuż ul. Kamieńskiego na odcinku od ronda Matecznego do skrzyżowania z ul. Powstańców Śląskich założono wykonanie niezależnych ciągów pieszych i rowerowych. Szerokości chodnika i ścieżki rowerowej przyjęto nie mniejsze niż 2,0 m. Na przejeździe przez ul. Czyżówka założono wykonanie w ciągu chodnika i ścieżki rowerowej, powierzchni wyniesionej.

Na dalszym odcinku, od łącznicy Powstańców Śląskich - Kamieńskiego do ul. Swoszowickiej założono wykonanie kładki dla pieszych i rowerzystów nad jezdnią ul. Powstańców Śląskich oraz torami kolejowymi. Zgodnie z wytycznymi Zamawiającego na etapie wyboru wariantu, założono wykonanie kładki dla pieszych i rowerzystów na jezdnią ul. Powstańców Śląskich wraz z łącznicami, co powoduje konieczność korekty sytuacyjnej łącznicy z ul. Powstańców Śląskich w kierunku ul. Kamieńskiego. Przebieg kładki należy przyjąć w taki sposób, aby pochylenia podłużne projektowanych ciągów nie przekraczały 6 % oraz zapewniona była skrajnia pionowa pomiędzy:

- kładką a jezdnią ul. Powstańców Śląskich min. 4,60 m (dla drogi klasy G) oraz,
- kładką a torami kolejowymi min. 7,00 m (dla linii zelektryfikowanych z siecią górną).

Na odcinku ul. Swoszowickiej ruch rowerowy odbywał się będzie w ruchu ogólnym.

W rejonie istniejącego placu o nawierzchni bitumicznej założono wykonanie ścieżki rowerowej za przystankiem autobusowym. Szerokość ścieżki założono nie mniejszą niż 2,0 m.

Na odcinku od skrzyżowania z ul. Puszkarską do drogi serwisowej stanowiącej dojazd do stacji LPG założono wykonanie ciągu pieszo-rowerowego o szerokości nie mniejszej niż 3,0

m. Na długości drogi serwisowej, z uwagi na brak dostępnego miejsca na wykonanie wydzielonego ciągu rowerowego założono wykonanie kontrapasa rowerowego o szerokości 1,5 m - do przejazdu dla samochodów pozostanie 2,5 m.

Na dalszym odcinku tj. od drogi dojazdowej do stacji paliw do skrzyżowania z ul. Walerego Sławka założono wykonanie wydzielonych pieszych i rowerowych o szerokościach nie mniejszych niż 2,0 m.

Od ul. Walerego Sławka do schodów terenowych prowadzących do Pomnika Ofiar Nazizmu, z uwagi na szerokość działki drogowej, założono wykonanie wspólnego ciągu pieszo-rowerowego szerokości nie mniejszej niż 3,0 m.

Od schodów terenowych do skrzyżowania z ul. Nowosądecką założono wykonanie niezależnego ciągu pieszego i rowerowego o szerokościach nie mniejszych niż 2,0 m.

Na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację świetlną, należy ją dostosować do planowanych przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych.

Na włączeniach dróg nie wyposażonych w sygnalizację świetlną oraz zjazdów do ul. Kamieńskiego, należy wykonać w ciągu chodnika i ścieżki rowerowej powierzchnie wyniesione.

Nawierzchnię ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszo-rowerowego należy wykonać z asfaltu modyfikowanego wbudowanego mechanicznie, natomiast chodnika z kostki betonowej. W miejscach przeplatania chodnika ze ścieżką rowerową oraz na dojazdach do skrzyżowań nawierzchnię ścieżki rowerowej należy wykonać w kolorze czerwonym.

Rozdzielenie ścieżki rowerowej z chodnikiem należy wykonać dwoma rzędami kostki typu Holland koloru czerwonego.

Konstrukcje nawierzchni:

Nawierzchnia chodnika - kostka betonowa wibroprasowana szara gr. 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm.

Nawierzchnia ścieżki rowerowej - asfalt modyfikowany, rozkładany mechanicznie gr. 5 cm.

Nawierzchnia wspólnego ciągu pieszo – rowerowego - modyfikowany, rozkładany mechanicznie gr. 5 cm.

Podbudowy określone zostaną z etapie projektu budowlanego.