



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa

dot. projektu budowy Północnej Obwodnicy Krakowa (POK)
w ciągu drogi ekspresowej S-52

Szanowni Państwo,

w związku z niedawnym podpisaniem umowy z Wykonawcą drogi S52 - Północnej Obwodnicy Krakowa, przypominamy o konieczności stosowania w ramach tej inwestycji dokumentu pt. *Wytyczne dla infrastruktury pieszej i rowerowej, wydanie 02 z 16/01/2017* wydanego przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Powyższe Wytyczne stosuje się przy projektowaniu i realizacji inwestycji na sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA obejmujących lub wpływających na elementy infrastruktury pieszej lub rowerowej (cytat z punktu 1). Koncepcja programowa tej inwestycji zakładała powstanie infrastruktury rowerowej na węźle obecnego przebiegu DK7 z nowoprojektowaną drogą S52 oraz na niektórych przebudowywanych w ramach inwestycji drogach lokalnych. Zgodnie z zapisem Wytycznych są to elementy infrastruktury rowerowej na które wpływa realizacja inwestycji na sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA, czyli stosowanie Wytycznych jest w tym wypadku obowiązkowe.

W związku z przykładami niestosowania, lub błędnego stosowania Wytycznych na etapie koncepcji programowej, uczulamy na stosowanie Wytycznych na obecnym etapie, w szczególności następujących ich zapisów:

1. Konstrukcja nawierzchni infrastruktury pieszej i rowerowej powinna przewidywać możliwość wjazdu na nią pojazdów utrzymania (sprzątanie i odśnieżanie mechaniczne, koszenie trawy itp.) bez szkody dla jej trwałości.
2. Stosuje się następujące warstwy ścieralne nawierzchni: 🚲 na ścieżkach rowerowych i ciągach pieszo-rowerowych – beton asfaltowy;
3. Nie dopuszcza się na chodnikach, drogach dla rowerów i ciągach pieszo-rowerowych nierówności i uskoków (w tym krawężników i rowków odwadniających) o wysokości przekraczającej 10 mm; zalecana jest całkowita eliminacja uskoków.
4. Na zjazdach należy zachować ciągłość nawierzchni i poziomu niwelety infrastruktury pieszej i rowerowej.
5. ciągłość organizacji ruchu rowerowego nieprzerwaną przejściami dla pieszych, liniami ciągłymi itp., z oznakowaniem przejazdów dla rowerzystów na skrzyżowaniach;
6. rozwiązanie rozpoczęcia umożliwiające bezpieczny zjazd rowerzysty z jezdni, a zakończenia – ponowne włączenie się do ruchu;
7. wolną przestrzeń bez słupów, znaków, barier i innych przeszkód co najmniej: 0,2 m obok krawędzi na odcinkach prostych lub po zewnętrznej stronie łuku, 0,5 m po wewnętrznej stronie łuku;



8. promienie łuków nie mniejsze niż 15 m mierzone do wewnętrznej krawędzi łuku; w przypadku połączenia dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych umożliwiające zmianę kierunku ruchu na połączeniu dopuszczalny jest promień łuku nie mniejszy niż 2 m; - zwracamy szczególną uwagę na zapisaną jasno i czytelnie możliwość stosowania wewnętrznych promieni łuków mniejszych od 15m tylko w wypadku połączenia dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych. Zapis ten nie dozwala na stosowanie promieni łuków mniejszych od 15m w przypadku połączenia dróg dla rowerów z jezdniami, nawet jeżeli połączenie to umożliwi zmianę kierunku ruchu. Jest to niezwykle ważny zapis ze względu na wzajemną widoczność rowerzysty i kierującego samochodem w rejonie przejazdu rowerowego. Ostre odgięcia dróg dla rowerów w rejonie skrzyżowań to typowy błąd, który powoduje, że rowerzysta poruszający się po drodze dla rowerów wypada z pola widzenia kierującego samochodem zbliżającego się do przejazdu rowerowego. Zderzenia boczne na przejazdach rowerowych to bardzo częste typy wypadków z udziałem rowerzystów. Prawidłowo zaprojektowana infrastruktura rowerowa powinna być jednym z podstawowych czynników wpływających na bezpieczeństwo w takich miejscach.
9. odległość widoczności na zatrzymanie nie mniejszą niż 20 m, przy założeniu, że punkt obserwacyjny zlokalizowany jest na wysokości 1 m nad poziomem nawierzchni, a cel obserwacji znajduje się bezpośrednio na niej.
10. Na przejazdach dla rowerzystów przez wloty podporządkowane skrzyżowania należy ponadto zapewnić kierującemu pojazdem wyjeżdżającemu z drogi podporządkowanej odległość widoczności co najmniej 40 m przy ruszaniu z miejsca zatrzymania w odległości 3,0 m od krawędzi drogi dla rowerów lub drogi dla rowerów i pieszych.
11. Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przez wloty dróg podporządkowanych klasy L i D nieprowadzących ruchu autobusowej komunikacji pasażerskiej należy projektować jako wyniesione do poziomu chodnika i drogi dla rowerów.

Mając na uwadze powyższe, prosimy o informację, w jakim trybie będzie odbywać się sprawdzenie Projektu Budowlanego oraz Projektu Wykonawczego w zakresie zgodności z Wytocznymi oraz w jakim trybie będą uzgadniane ewentualne odstępstwa od Wytocznymi.

Z poważaniem,
Za Zarząd Stowarzyszenia,

/podpisano elektronicznie/

Oświadczenie

Korespondencję w tej sprawie proszę kierować do mnie za pomocą środków komunikacji elektronicznej zgodnie z art. 39' ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.).

Otrzymują:

- Adresat
- a/a