

Spis treści:

1. Przedmiot i cel opracowania.....	2
2. Podstawa opracowania	2
3. Opis zadania inwestycyjnego	3
3.1.1 Cel zadania inwestycyjnego.....	3
3.1.2 Lokalizacja zadania inwestycyjnego	3
3.1.3 Parametry techniczne	4
4. Warunki terenowe.....	4
4.1.1 Planowane inwestycje.....	4
5. Opis stanu projektowanego.....	5

1. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest wykonanie audytu rowerowego na terenie miasta Krakowa dla zadania pn. „*Opracowanie koncepcji programowej budowy I etapu zintegrowanej sieci tras rowerowych w województwie małopolskim z podziałem na zadania: Zadanie nr 8 – VeloRudawa (VRu)*”.

2. Podstawa opracowania

[1] Umowy nr 183/2014/ZDW, 184/2014/ZDW, 185/2014/ZDW, 186/2014/ZDW, 187/2014/ZDW z dnia 14.10.2014 r. na: *Opracowanie Koncepcji Programowej Budowy I Etapu Zintegrowanej Sieci Tras Rowerowych w Województwie Małopolskim z podziałem na zadania: Zadanie nr 4 – VeloSkawa (VSk), Zadanie nr 5 - VeloDunajec (VD), Zadanie nr 6 - VeloRaba (VR), Zadanie nr 7 - VeloPrądnik (VP) i Zadanie nr 8 - VeloRudawa (VRu)* pomiędzy Zarządem Dróg Wojewódzkich w Krakowie i firmą Pracownia Inżynierska KLOTOIDA Sp. z o.o. sp. k.;

[2] „Koncepcja budowy zintegrowanej sieci tras rowerowych, biegowych oraz narciarskich tras biegowych w województwie małopolskim”, NEUTENO Jacek Ziebur;

[3] „Koncepcja budowy zintegrowanej sieci tras rowerowych, biegowych oraz narciarskich tras biegowych w województwie małopolskim” – Podręcznik Trasy Rowerowe, NEUTENO Jacek Ziebur;

[4] „Koncepcja budowy zintegrowanej sieci tras rowerowych, biegowych oraz narciarskich tras biegowych w województwie małopolskim” – Podręcznik Trasy Rowerowe – Załącznik 1 Miejsca Obsługi Rowerzystów, NEUTENO Jacek Ziebur;

[5] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dziennik Ustaw Nr 43 z dnia 14 maja 1999 r., poz. 430;

[6] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, Dziennik Ustaw Nr 63, poz. 735;

[7] Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dziennik Ustaw Nr 170, poz. 1393 z dnia 12 października 2002r.;

[8] Załączniki nr 1–4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku, w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dziennik Ustaw Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.;

[9] Dostępne dokumenty planistyczne;

[10] Mapy zasadnicze i ewidencyjne w skali 1:1000;

[11] Inwentaryzacja w terenie.

3. Opis zadania inwestycyjnego

3.1.1 Cel zadania inwestycyjnego

Celem zadania pn. „*Opracowanie koncepcji programowej budowy I etapu zintegrowanej sieci tras rowerowych w województwie małopolskim z podziałem na zadania: Zadanie nr 4 – VeloSkawa (VSk), Zadanie nr 5 - VeloDunajec (VD), Zadanie nr 6 - VeloRaba (VR), Zadanie nr 7 - VeloPrądnik (VP) i Zadanie nr 8 - VeloRudawa (VRu)*” jest wyznaczenie koncepcyjnego przebiegu trasy rowerowej VeloRudawa, jako jednego z odcinków zintegrowanej sieci tras rowerowych województwa małopolskiego. Projektowana w koncepcji trasa rowerowa ma tworzyć z pozostałymi trasami spójną sieć tras przebiegających przez całe województwo, łącząc jego główne ośrodki miejskie.

Trasa ta jest projektowana z myślą o wszystkich użytkownikach rowerów, również tych obciążonych sakwami i podróżujących z przyczepkami. Trasy mają bowiem służyć w pierwszej kolejności rozwojowi masowej turystyki rowerowej w Małopolsce.

Długość planowanego odcinka trasy na terenie Miasta Krakowa wynosi około 11,8 km i prowadzony jest projektowanymi drogami rowerowymi o nawierzchni bitumicznej, w ruchu ogólnym po jezdni dróg istniejących oraz po istniejących ciągach pieszo-rowerowych i ścieżkach rowerowych.

3.1.2 Lokalizacja zadania inwestycyjnego

Lokalizacja trasy VeloRudawa na terenie Miasta Kraków pokazana jest na rysunku nr 1 „*Orientacja*”.

Przedmiotowa inwestycja znajduje się na obszarze województwa małopolskiego, zlokalizowana jest na terenie powiatów chrzanowskiego i krakowskiego. Trasa inwestycji przebiega przez gminy:

- Powiat chrzanowski: Trzebinia
- Powiat krakowski: Krzeszowice, Zabierzów, Miasto Kraków.

Na Terenia Miasta Krakowa trasa rozpoczyna swój przebieg na granicy z gminą Zabierzów - ul. Spacerowa, a kończy swój przebieg na lewym brzegu rzeki Wisły (Bulwar Rodła) - na istniejącym ciągu pieszo-rowerowym (rejon Mostu Grunwaldzkiego).

3.1.3 Parametry techniczne

Projektowany odcinek trasy rowerowej, charakteryzuje się następującymi parametrami technicznymi:

- klasa trasy: pozostała
- prędkość projektowa: $V_p = 30 \text{ km/h}$;
- przekrój poprzeczny:
 - szerokość jezdni: 2,0-2,5m
 - szerokość ciągów pieszo-rowerowych: 3,0m
 - szerokość trasy w ciągu dróg polnych: wg stanu istniejącego
- nawierzchnia:
 - nawierzchnia bitumiczna (min. 80% trasy);
 - nawierzchnia z mieszanek kruszywa naturalnego (max. 20% trasy);
- stopień trudności trasy – łatwa, dla wszystkich rowerzystów, także rodzin z dziećmi;
- długość trasy - około 47,4km

4. Warunki terenowe

4.1.1 Planowane inwestycje

Na terenie Miasta Krakowa realizowana będzie trasa rowerowa wzdłuż rzeki Rudawy, od ulicy Piastowskiej do ulicy Zakliki z Mydlnik, planowana w ramach unijnego programu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych oraz Rozbudowa Węzła Balice II, jako zespolonego węzła dróg: Autostrada A4, Droga Wojewódzka 774, Trasa Balicka.

Na terenie Gmin Krzeszowice, Zabierzów oraz na terenie miasta Krakowa planowana jest: "Modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Zabrze-Katowice-Kraków".

5. Opis stanu projektowanego

Na terenie Miasta Krakowa trasa ma swój początek na granicy z gminą Zabierzów, w ciągu ulicy Spacerowej, gdzie planowany jest remont istniejących dróg gruntowych - ulica Spacerowa oraz ulica Krzyżówka, aż do istniejącego przejazdu kolejowego. Przebudowa ulic w rejonie przejazdu kolejowego będzie realizowana w ramach zadania: "Modernizacja linii kolejowej E30, etap II, odcinek Zabrze-Katowice-Kraków". Trasa VeloRudawa w tym rejonie będzie dowiązywała się do zaprojektowanego rozwiązania (granice oznaczone na planie sytuacyjnych kolorem szarym). Ciąg dalszy trasy, za przejazdem kolejowym, to kontynuacja planowanego remontu drogi gruntowej - ulicy Krzyżówka, aż do włączenia w ulicę Podkamyk.

Dalszy ciąg trasy planowany jest w ruchu ogólnym istniejącymi drogami o nawierzchni bitumicznej w dobrym stanie - ulicą Podkamyk oraz Jadwigi Majówny.

W km 38+004,79 VeloRudawa wyłącza się z ruchu ogólnego i jest prowadzona po projektowanej trasie o nawierzchni bitumicznej (szerokość zmienna 2,00-3,00m.) Początek tego odcinka - szerokość 2,0m to problemowy odcinek o dość znacznym pochyleniu (21%) - w tym miejscu konieczne będzie zastosowanie elementów bezpieczeństwa ruchu w rejonie włączania się rowerzystów do ruchu ogólnego - w ulicę Jadwigi Majówny.

Dalszy ciąg trasy przebiega projektowaną trasą o nawierzchni bitumicznej (szerokość 3,0m) aż do istniejącego obiektu na cieku wodnym w km 39+602,66, gdzie planowany jest remont istniejącej drogi gruntowej aż do ulicy Pylnej, tam VeloRudawa włączana jest do istniejącej ulicy o nawierzchni bitumicznej wymagającej remontu. Kolejne odcinki to istniejące ulice o nawierzchni bitumicznej, nie wymagającej remontów - ulica Podłużna oraz Zakliki z Mydlnik. Z ulicy Zakliki z Mydlnik trasa VeloRudawa prowadzona będzie wzdłuż rzeki Rudawy do ulicy Piastowskiej - ten element projektu będzie wykonywany w ramach unijnego programu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie.

Od ulicy Piastowskiej trasa prowadzona jest istniejącym ciągiem pieszo-rowerowym - ulica Na Błoniach aż do ulicy Focha, gdzie projektowany jest przejazd rowerowy oraz elementy uspokojenia ruchu samochodowego w celu zapewnienia bezpiecznego przejazdu rowerzystom. Ciąg dalszy trasy to projektowana trasa o nawierzchni bitumicznej i szerokości 2,5 m prowadzona po wale rzeki Rudawa do ulicy Kasztelańskiej, gdzie zostaje włączona do istniejącego ciągu pieszo-rowerowego.

Do końca opracowania trasa VeloRudawa przebiega istniejącymi drogami oraz ciągami pieszo-rowerowymi - ulicą Kasztelańską, Kościuszki, Flisacką i na końcu opracowania lewym brzegiem Wisły - Bulwarem Rodła. Koniec opracowania to rejon Mostu Grunwaldzkiego.