

**WYTYCZNE DLA PLANOWANYCH  
INWESTYCJI DROGOWYCH**

1. Parametry techniczne (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie, warunki widoczności i przejezdności, szerokości chodników oraz szerokości ścieżek rowerowych) winny być zgodne z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r., poz. 124).
2. Zamierzenie inwestycyjne powinno uwzględniać ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
3. Przyjmowane szerokości elementów geometrycznych m.in. jezdni, chodników, ścieżek rowerowych zapewniać mają właściwe warunki przejezdności oraz powinny być dostosowane do warunków natężenia ruchu użytkowników infrastruktury drogowej. Przy określaniu parametrów przekroju poprzecznego dróg o przekroju ulicznym (półulicznym), powinny być brane pod uwagę normatywne szerokości pasów ruchu (zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) oraz zapewnienie ścieków przykrawężnikowych (dla przekrojów ulicznych daszkowych – obustronne ścieki).
4. Geometrię oraz typ skrzyżowania należy przyjmować na podstawie wcześniej przeprowadzonej analizy ruchu z uwzględnieniem struktury kierunkowej i rodzajowej oraz przejezdności pojazdu miarodajnego. Na skrzyżowaniach oraz zjazdach należy zapewnić wymagane warunki widoczności.
5. W miejscach przecięcia się potoków ruchu pieszego należy zapewnić bezpieczne przejścia dla pieszych. Należy dążyć do zapewnienia przejść na wszystkich wlotach skrzyżowań. Przejścia dla pieszych należy lokalizować z uwzględnieniem zapewnienia odpowiedniej infrastruktury oraz widoczności na zatrzymanie przed przejściem. Należy zapewnić odpowiednie oświetlenie oraz odwodnienie chodników oraz w rejonie przejść dla pieszych oraz każdorazowo wykonać odpowiednie pasy medialne. Należy zapewnić ciągłość chodników, ruchu pieszego oraz powiązanie sytuacyjno-wysokościowe na zakresach robót. Zapewnić odpowiednie dojścia do projektowanej infrastruktury niedrogowej. W zakresie ruchu pieszego należy zapewnić rozwiązania uwzględniające dogodne warunki ruchu pieszych w tym osób niepełnosprawnych. Dla ww. rozwiązań w tym zastosowania pasów medialnych w obszarach przejść należy uzyskać opinię Zespołu Konsultacyjnego ds. Osób Niepełnosprawnych.
6. Zatoki i przystanku KMK należy lokalizować za skrzyżowaniami. W przypadku skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, lokalizację przystanków tramwajowych z uwagi na efektywność sterowania sygnalizacją świetlną należy uzgodnić indywidualnie. Konieczne jest wystąpienie o opinię/uzgodnienie do Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.
7. Należy przewidywać lokalizację nowych zatok postojowych dla obsługi przyległego terenu.
8. W przypadku inwestycji niedrogowych, należy wykonać analizę ruchu, uwzględniającą wpływ projektowanej inwestycji na istniejącą sieć ulic i najbliższe węzły komunikacyjne.

9. W obszarach ulic obsługujących ruch docelowy tj. w rejonie intensywnej zabudowy mieszkaniowej należy dążyć do uspokojenia ruchu poprzez zastosowanie odpowiednich elementów BRD. Wprowadzane ww. elementy BRD należy dostosować do struktury rodzajowej ruchu prowadzonego w całym analizowanym obszarze. W przypadku znaków obszarowych takich jak np. „droga wewnętrzna” D-46/D-47, „strefa zamieszkania” D-40/D-41, „strefa ruchu” D-52/D-53 oraz inne, projekt organizacji ruchu należy wykonać dla całego obszaru, uwzględniając również poszerzony obszar poza zakresem opracowania. Należy zapewnić przy lokalizacji przejść dla pieszych powierzchnie akumulacji dla 1 pojazdu pomiędzy przejściem a końcem pasa ruchu jezdni głównej. Należy oznaczać przejścia dla pieszych przy przejściach przez ścieżki rowerowe **obligatoryjnie** ze względu na bezpieczeństwo ruchu pieszego.
10. Projekt sygnalizacji świetlnej stanowi integralną część opracowania docelowej organizacji ruchu, w związku z powyższym w przypadku zadań gdzie występują te dwa elementy projekt organizacji ruchu będzie rozpatrywany wyłącznie po złożeniu całości dokumentacji.
11. Na terenie miasta Krakowa dopuszcza się jedynie sygnalizacje akomodowane (dostosowujące swoje działanie w oparciu o detekcję). Ponadto każda stała sygnalizacja świetlna musi zostać podpięta do Systemu Sterowanego Ruchem. Wytyczne do projektowania sygnalizacji świetlnej, w zakresie działania ZDMK, zostały zawarte w załączniku nr 1.
12. W projekcie organizacji ruchu należy dodatkowo uwzględnić odpowiednie elementy zabezpieczające ruch pieszego oraz kołowy, tj. poręcze oraz bariery energochłonne zgodnie z obowiązującymi przepisami z uwzględnieniem normy PN-EN 1317.
13. Oznakowanie i urządzenia BRD wykonać zgodnie z załącznikami 1 – 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2015 r., poz. 1314).
14. Wszystkie nieujęte wyżej zagadnienia oraz przypadki wymagające zastosowania rozwiązań nietypowych będą podlegały indywidualnej procedurze uzgodnień.
15. Dokumentację projektową należy przekazać w formie papierowej w dwóch egzemplarzach, jak również w formie elektronicznej zarówno w formacie .dwg jak i .pdf. celem uzgodnienia/opiniowania do ZDMK.
16. Składana do zaopiniowania do ZDMK dokumentacja powinna posiadać opinię IR UMK oraz ZTP.
17. Projekt organizacji ruchu należy opracować i przedłożyć do zatwierdzenia zgodnie z procedurą IR-2 – dla całej inwestycji, a w przypadku stref np. ograniczenia prędkości, zamieszkania, tonaż, przebiegu drogi głównej (D-1) itd. może obejmować inne obszary ulic na terenie m. Krakowa – stała organizacja ruchu musi być spójna pod każdym względem.
18. Wloty dróg wewnętrznych i zjazdy publiczne powinny być wykonane w formie wyniesionej z zachowaniem ciągłości niwelety chodnika oraz rodzaju jego nawierzchni – gdy istnieją takie możliwości techniczne.

19. Projekty tymczasowej organizacji ruchu należy opracować i przedłożyć do zatwierdzenia zgodnie z procedurą IR-1– na czas prowadzonych prac.
20. **Komórką wiodącą, odpowiedzialną za czynności opisane w punktach 3-5,7-12 oraz 17-19 jest Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK.**