

14.03.2019



Zarząd Transportu
Publicznego
w Krakowie

Kraków, dnia 2019 -03- 0 6

F.H.U. REMAPOL
Ul. Ciepłownicza 21 pok. 2,3,4
31-574 Kraków

TA.63.6.5.2019

Dotyczy: propozycji elementów uspokojenia ruchu na ulicach, na których w ramach realizacji ścieżki pieszo-rowerowej Podgórze Duchackie, ruch rowerowy planuje się prowadzić w ruchu ogólnym

W odpowiedzi na wniosek z 11 lutego 2019 roku dotyczący *wskazania elementów uspokojenia ruchu do zastosowania na odcinkach, na których w ramach realizacji ścieżki pieszo-rowerowej Podgórze Duchackie*, ruch rowerowy planuje się prowadzić w ruchu ogólnym, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie informuje, iż :

- na ulicach, na których funkcjonuje Komunikacja Miejska w Krakowie możliwe jest zastosowanie uspokojenia ruchu wyłącznie w formie progów zwalniających wyspowych. Wyspowe progi zwalniające winny być montowane w sposób umożliwiający przejazd autobusów w sposób swobodny. W tym celu jezdnia ograniczona krawężnikami powinna mieć szerokość minimum 6 m, tak aby odległość od krawędzi jezdni (przeźreni przeznaczonej pod ruch pojazdów) wynosiła minimum 60 cm (z każdej strony), a przestrzeń pomiędzy progami wynosiła minimum 80 cm (co wraz z szerokością progów wyspowych daje 5,6 m. a wraz z ściekami przykrawężnikowymi 6 m). W przypadku jezdni, która nie jest ograniczona krawężnikami, minimalna szerokość przy której możliwe jest montowanie wyspowych progów zwalniających jest wynikająca z przedstawionych wcześniej odległości, szerokość 5,6 m. Lokalizacje progów wyspowych należy projektować z uwzględnieniem potrzeb ruchu rowerowego czyli zgodnie zapisami zawartymi w punkcie 4.1 pn. *Uspokojenie ruchu w odniesieniu do ruchu rowerowego „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”* przyjętych do stosowania zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018 r.
Z wymienionych w piśmie odcinków ulic linie KMK prowadzone są po następujących:
➤ ul. Klonowica
➤ ul. Malborska
➤ ul. Cechowa
- na ulicach, na których nie funkcjonuje komunikacja zbiorowa postuluje się zastosowanie np. rozwiązań wskazanych w ww. punkcie „*Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa*” bądź opisanych w podręczniku „*Design Manual for Bicycle Traffic*” i przedstawionych na załącznikach do niniejszego pisma.

2 p. DYREKTORA ZTPK
Marcin Wójcik
Kierownik Działu
Mobilności Aktywnej

Sprawę prowadzi:
Małgorzata Jędynak – Dział Mobilności Aktywnej
nr tel.: 8672

Załączniki

1 x element uspokojenia ruchu na ulicach przyjaznych dla ruchu rowerowego (źródło : „*Design Manual for Bicycle Traffic*”, edycja 2016)

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa / /

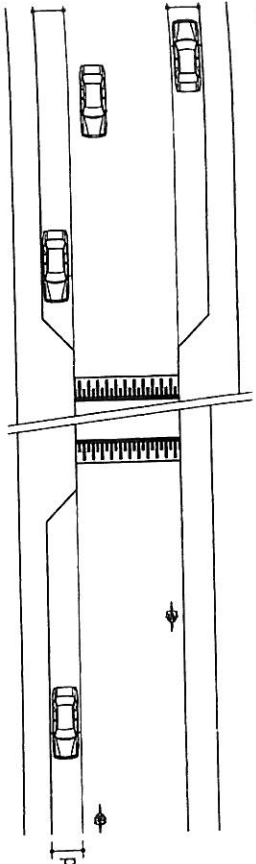
W przypadku kierowania korespondencji uprzejmie proszę o powołanie się na numer niniejszego pisma usytuowany w prawym górnym rogu pierwszej strony

Zarząd Transportu Publicznego
sekretariat@ztp.krakow.pl
31-072 Kraków ul. Wielopole 1
www.ztp.krakow.pl

2019/03/14

V9 Cycle-friendly speed-reducing facilities

Function	<ul style="list-style-type: none"> reducing differences in speed between bicycle traffic and motorized traffic reducing speed in conflict locations
Application	<ul style="list-style-type: none"> residential road within and outside of built-up areas distributor road within built-up areas crossing point with cycle route
Implementation	<ul style="list-style-type: none"> by means of vertical or horizontal speed bump a cycle-friendly implementation will entail the cyclist riding alongside the speed bump or the speed bump being given a sinusoidal shape longitudinally speed bump must fit in with the function of the road a design speed of 30 km/h is recommended at points of conflict with a lot of cyclists
Dimensions	<ul style="list-style-type: none"> dependent on function of road and type of speed bump width of any bypass for cyclists 1.60 m
Considerations	<ul style="list-style-type: none"> vertical facilities are usually the most effective sinusoidal incline presents relatively little hindrance vertical facilities occasionally result in vibration nuisance bypass with limited width will prove troublesome to cyclists



Dimensions

sinusoidal incline where $h = 0.08$ m

$l = 1.75$ m

$L = 3.50$ m

$p \geq 2.00$ m (width parking lane)

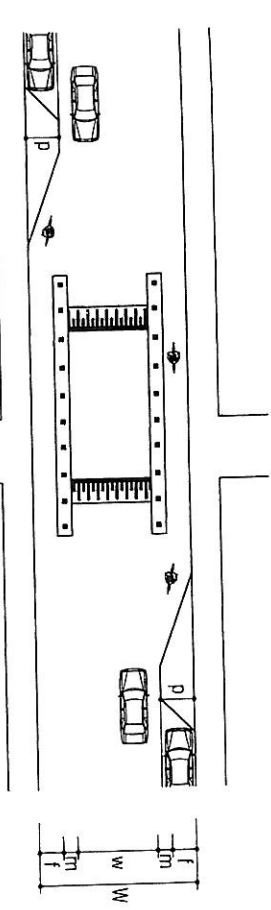


h

l

L

p



Dimensions

$f = 1.50$ m

$f+m \geq p$

$L = 2.00$ to 4.00 m

$m \geq 0.85$ m

$p = 2.00$ m

$w = 4.80$ m (minimum profile) to 5.80 m (ideal profile), in the case of bidirectional traffic

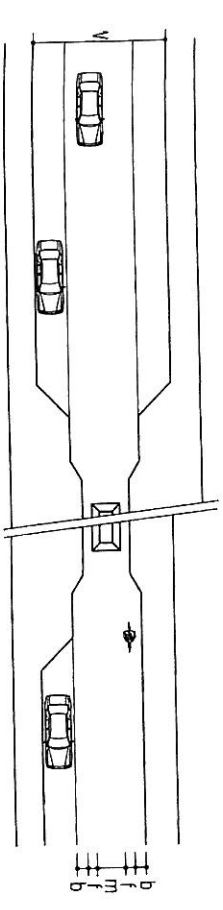
$= 3.10$ m, in the case of bidirectional traffic with narrowing to a single lane and in the case of partial one-way traffic

$w \geq 7.80$ m, in the case of one-way car

≥ 9.50 m (minimum profile) to 10.50 m (ideal profile), in the case of bidirectional traffic

bevelled cycle paths 1.5

(see also sections 11.2.21, 11.2.24, 11.2.28)



Dimensions

$b =$ variable

$f = 0.65$ m

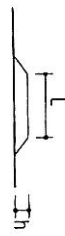
$h = 0.08$ m

$L \geq 3.00$ m

$m = 1.80$ m

$w \geq 7.40$ m (minimum profile) to 7.85 m (ideal profile), in the case of one-way traffic

≥ 8.80 m (minimum profile) to 9.80 m (ideal profile), in the case of bidirectional traffic



h

l

L

p