



BSC-I.7012.2.2024

**Wydział Przygotowania Inwestycji  
Miejski Zarząd Dróg w Kielcach  
ul. Prendowskiej 7, 25-395 Kielce**

### **Opinia Zespołu ds. Mobilności**

W odpowiedzi na pismo znak WP.4020.3.2024 z dnia 24.01.2024 r. w sprawie wydania wytycznych do projektowanej inwestycji pod nazwą „Budowa i przebudowa ścieżek rowerowych oraz pieszo-rowerowych jako uzupełnienie istniejącego systemu ścieżek rowerowych na terenie Miasta Kielce – szlak geologiczny – zadanie 1” Zespół ds. Mobilności wydaje poniższe rekomendacje/uwagi:

#### **Uwagi ogólne:**

1. uwzględnić lokalizacje stacji roweru miejskiego i zaprojektować utwardzenie dla tych stacji w lokalizacjach, które będą dostępne bezpośrednio z projektowanej infrastruktury;
2. drogi dla rowerów prowadzić od strony jezdni względem chodników, na przecięciach ze zjazdami do posesji zachować ciągłość nawierzchni oraz poziom niwelety, w przypadku przecięcia zjazdów publicznych zaprojektować wyniesione przejazdy dla rowerów;
3. odseparować DDR od jezdni pasem zieleni o szerokości min. 1,2 metra, a tam gdzie to możliwe – więcej. Jeśli warunki na to pozwalają – zaplanować nasadzenia drzew, a tam gdzie nie jest to możliwe nasadzenia z krzewów;
4. nie stosować krawężników na styku drogi dla rowerów z jezdnią, jeśli jednak będzie to konieczne bezwzględnie egzekwować ich wysokość na poziomie 0,01 cm;
5. nowe chodniki zaprojektować z płyt betonowych 50 x 50 cm;
6. nie wykonywać znaków poziomych P-10 na drogach dla rowerów;
7. w przypadku detekcji automatycznej należy stosować dwa obszary detekcji rowerzystów: w odległości ok. 20-40 m przed skrzyżowaniem i w odległości 1 - 2 m od skrzyżowania (przejazdu dla rowerzystów);
8. uwzględnić istniejącą zielen, zwłaszcza drzewa i zminimalizować liczbę drzew koniecznych do wycinki;
9. w przypadku braku możliwości ominięcia kolizji z drzewami przeanalizować możliwość ich przesadzenia;
10. uzyskać dodatkową opinię Zespołu do projektów stałej organizacji ruchu.
11. Przy projektowaniu należy zwrócić uwagę na istniejące drzewa, traktując ochronę zieleni jako jeden z priorytetów podczas projektowania. W związku z tym konieczne jest aby opracowywana dokumentacja projektowa obejmowała szczegółową inwentaryzację drzew z oceną stanu oraz operat dendrologiczny, opracowany w odniesieniu do planowanych działań inwestycyjnych, obejmujący wskazania dot. sposobu gospodarowania istniejącymi drzewami i krzewami. Inwentaryzację roślin z oceną z stanu należy wykonać na wczesnym etapie prac projektowych, tak aby na jej podstawie podejmować dalsze decyzje projektowe. Dla lokalizacji, które dają możliwość wprowadzenia zieleni celowe jest uwzględnienie projektu nasadzeń towarzyszących infrastrukturze pieszo-rowerowej (opracowanego w ramach wielobranżowej dokumentacji). Konieczne jest aby dokumentacja branżowa była wykonana przez osobę, która posiada udokumentowane doświadczenie w realizacji analogicznych prac i legitymuje się wykształceniem kierunkowym (musi spełniać jedno z kryteriów):



- 2 lata doświadczenia zawodowego – absolwent studiów magisterskich na kierunkach: architektura krajobrazu, ogrodnictwo i leśnictwo;
- 3 lata doświadczenia zawodowego dla osób absolwent studiów pierwszego stopnia lub studiów podyplomowych na kierunkach: architektura krajobrazu, ogrodnictwo i leśnictwo, technik architektury krajobrazu, absolwent kierunków przyrodniczych takich jak: ochrona środowiska, biologia lub ekologia lub innych, których program obejmował zagadnienia związane z dendrologią i arborystyką;
- 4 lata doświadczenia zawodowego – absolwenci innych kierunków studiów lub kursów zawodowych dotyczących prac z drzewami.

12. Wymagania dotyczące dokumentacji zawarte są w dokumencie Wytyczne projektowe w zakresie dokumentacji zieleni UM Kielce:

<https://kielce.eu/pl/dla-mieszkanca/nasze-miasto/srodowisko/zielen-miejska/standardy-dotyczace-zieleni.html>

#### Odcinek 1:

1. zaprojektować obustronne ciągi pieszo-rowerowe po obu stronach ul. Massalskiego, w przypadku ograniczeń finansowych preferować do wykonania w pierwszej kolejności stronę wschodnią;
2. wynieść niweletę przejazdów dla rowerów i przejść dla pieszych w ciągu ul. Massalskiego wraz zachowaniem ciągłości nawierzchni w celu podkreślenia pierwszeństwa dla ruchu pieszego i rowerowego;
3. w miarę możliwości zapewnić wolną przestrzeń na wlotach podporządkowanych (o długości min. 5,0m) dla pojazdów oczekujących na włączenie się do ruchu w ulicę Massalskiego;
4. przeanalizować możliwość optymalizacji lokalizacji przystanków;
5. w rejonach przystanków autobusowych zapewnić segregację ruchu rowerowego od peronu;
6. przewidzieć lokalizację stojaków dla rowerów oraz dla wiat na rowery;

#### Odcinek 2:

1. po północnej stronie Al. Szajnowicza-Iwanowa drogę dla rowerów zaprojektować od strony jezdni i oddzielić od jezdni min. 2 metrowym pasem zieleni, chodnik zlokalizować za drogą dla rowerów, istniejące młode drzewa w miarę możliwości przesadzić pomiędzy drogą dla rowerów a jezdnią (ewentualnie chodnik zlokalizować za linią drzew w celu uniknięcia konieczności ich przesadzenia).



Figura 1: Proponowany układ: pas zieleni + droga dla rowerów + chodnik na Al. Szajnowicza-Iwanowa

2. wynieść niweletę przejazdu dla rowerów i przejścia dla pieszych w ciągu al. Szajnowicza-Iwanowa wraz zachowaniem ciągłości nawierzchni w celu podkreślenia pierwszeństwa dla ruchu pieszego i rowerowego na skrzyżowaniu z ul. Kazimierza Wielkiego;
3. przeanalizować możliwość likwidacji istniejącej zatoki autobusowej i przeniesienie miejsca do zatrzymywania się autobusu na istniejący buspas;

#### **Odcinek 3:**

1. wynieść niweletę przejazdu dla rowerów i przejścia dla pieszych w ciągu ul. Sylurskiej wraz zachowaniem ciągłości nawierzchni w celu podkreślenia pierwszeństwa dla ruchu pieszego i rowerowego na skrzyżowaniu z ul. Permską;
2. zmienić organizację ruchu na ul. Permskiej, tj. wprowadzenie ruchu jednokierunkowego z kontraruchem rowerowym oraz uporządkowaniem parkowania;

#### **Odcinek 4:**

1. rozszerzyć zakres zadania o przebudowę przejazdu dla rowerów przez ul. Piekoszowską po południowej stronie, tj. wyprostowanie przejazdu dla rowerów oraz zamianę miejsc z chodnikiem na wysokości muru oporowego – brakuje skrajni oraz widoczności;
2. rozszerzyć zakres zadania o budowę przejazdu dla rowerów przez ul. Piekoszowską (tylko dla autobusów) po północnej stronie oraz zamianę miejsc z chodnikiem na wysokości muru oporowego (brakuje skrajni oraz widoczności) oraz skomunikować drogę dla rowerów na ul. Grunwaldzkiej z istniejącą drogą dla rowerów na ul. Piekoszowskiej;
3. przy istniejącej drodze dla rowerów doprojektować chodnik (propozycja została przedstawiona na rysunku);
4. na odcinku od Podklasztornej do Jagiellońskiej po obu stronach zaprojektować drogi dla rowerów o szerokości 2,5 metra od strony jezdni względem chodnika;
5. wynieść niweletę przejazdów dla rowerów i przejść dla pieszych w ciągu ul. Grunwaldzkiej wraz zachowaniem ciągłości nawierzchni w celu podkreślenia pierwszeństwa dla ruchu pieszego i rowerowego (z wyjątkiem wjazdu do Wojewódzkiego Szpitala Zespólnego oraz Straży Pożarnej);

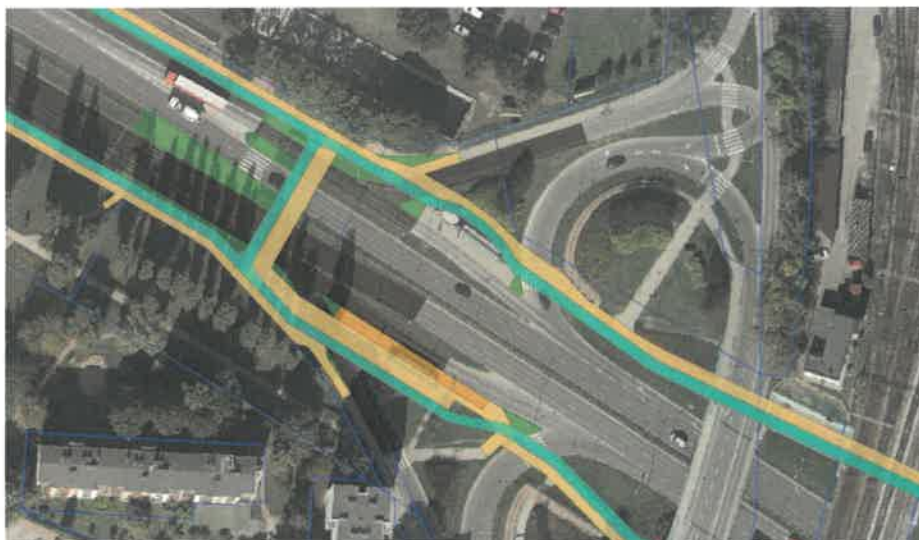


*Figura 2: Proponowane miejsce dobudowy chodnika*

#### **Odcinek 5:**

1. połączyć drogę dla rowerów z ul. Szkolną;

2. przeanalizować przebudowę łącznic z ul. Mielczarskiego w celu wygospodarowania miejsca na budowę dróg dla rowerów oraz maksymalnego przysunięcia przejścia dla pieszych przez ul. Grunwaldzką do istniejących przystanków;



*Figura 3: Proponowane rozwiązanie dla skrzyżowania z ul. Mielczarskiego*

3. przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerów przez ul. Grunwaldzką zaprojektować z sygnalizacją świetlną;
4. w przypadku skrzyżowania z ul. Armii Krajowej przeanalizować możliwość korekty jego geometrii w celu dostosowania go do ruchu rowerowego.

#### **Odcinek 6:**

1. przedłużyć drogę dla rowerów po północnej stronie ul. Żytniej i przeprowadzić przejazd dla rowerów przez ul. Paderewskiego przy rondzie Giedroycia – uwzględnić przyszłościowe poprowadzenie drogi dla rowerów wokół całego ronda;



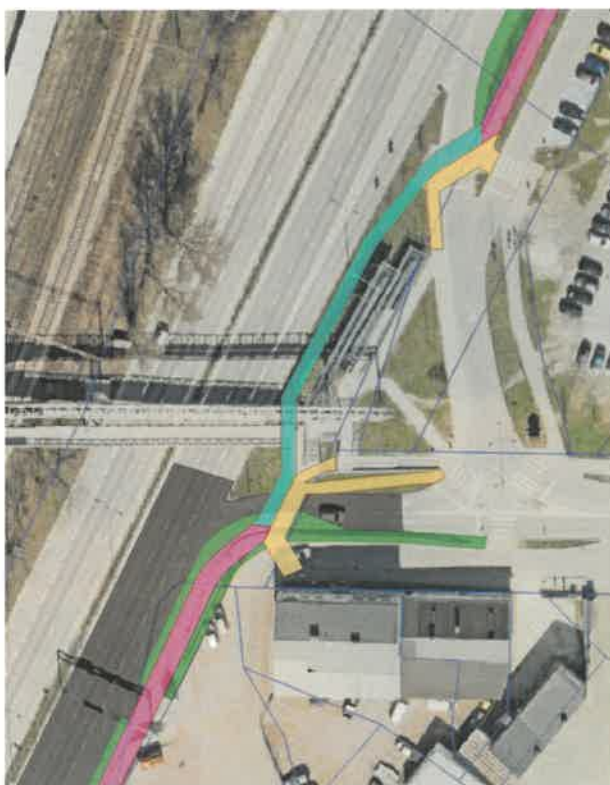
*Figura 4: Proponowane rozwiązania po północnej stronie ul. Żytniej*

2. po południowej stronie ul. Żytniej przeanalizować możliwość połączenia się z ul. Parkową;
3. zaprojektować przejazd dla rowerów przez ul. Żytnią na prefabrykowanym sinusoidalnym progu zwalniającym;



#### Odcinek 7:

1. na wysokości restauracji Mc Donald's oraz bloku nr 12 zaprojektować ciąg pieszo-rowerowy – w celu uzyskania miejsca rozważyć likwidację zatoki autobusowej (przenieść miejsce zatrzymania autobusu na prawy pas ruchu) co umożliwi dodatkowo zatrzymywanie się autobusom jadącym z ul. Armii Krajowej;
2. Przeanalizować możliwość poprowadzenia drogi dla rowerów pod konstrukcją kładki – w tym celu przekształcić geometrię skrzyżowania z ul. Karczówkowską;



*Figura 6: Proponowane przejście pod kładką i proponowana zmiana geometrii skrzyżowania z ul. Karczówkowską*

3. Na południe od ul. Karczówkowskiej zaprojektować ciąg pieszo-rowerowy o szerokości min. 3,5 metra odseparowany pasem zieleni szerokości min. 1 m od jezdni – w celu uzyskania dodatkowego miejsca zwęzić ponadnormatywną szerokość jezdni.

#### Odcinek 8:

1. od ul. Chęcińskiej do Kaczmarka zaprojektować drogę dla rowerów o szerokości 2,5 metra;
2. przeanalizować możliwość przebudowy przystanku na wysokości bloku nr 34 – zlikwidować zatokę autobusową i przystanek przysunąć do ul. Kaczmarka;



*Figura 5: Proponowane rozwiązanie na wysokości Mc Donald's i bloku nr 12*



*Figura 7: Proponowane rozwiązanie na południe od ul. Karczówkowskiej*

3. zaprojektować przejazd na drugą stronę ul. Krakowskiej na wysokości ul. Kaczmarka;



Figura 8: Proponowane rozwiązanie na ul. Krakowskiej

Przewodniczący Zespołu

wz Dawid Szala  
2-czy Przewodniczącego Zespołu