

Wytyczne w RZGW Kraków dotyczące uzgadniania koncepcji i projektów tras rowerowych

I. Wytyczne jakie należy uwzględnić na etapie opracowania koncepcji tras rowerowych:

1. W przypadku gdy odcinek trasy rowerowej planowany jest na koronie wałów, które zostały zmodernizowane lub wyremontowane, istnieje możliwość zgody na wykonanie drogi rowerowej pod warunkiem, że nie będzie to miało wpływu na okres lub warunki gwarancji na wykonane roboty. W przeciwnym wypadku realizacja drogi rowerowej na tym odcinku wału może nie być możliwa do czasu upływu okresu gwarancji.
2. W przypadku gdy odcinek trasy rowerowej planowany jest na koronie wałów, które są przewidziane do modernizacji z krótką perspektywą realizacji (np. posiadają dokumentację i gwarancje finansowania), nie ma możliwości zgody na wykonanie drogi rowerowej przed zakończeniem inwestycji oraz ewentualnie okresu gwarancji (patrz pkt 1). Jeżeli będzie to możliwe pod względem formalno-prawnym, dopuszcza się podjęcie współpracy z samorządem w zakresie wykonania drogi rowerowej na etapie końcowej realizacji robót budowlanych związanych z modernizacją obwałowania, z zastrzeżeniem, iż powinno to zostać uwzględnione w dokumentacji (samorząd może sfinansować część związaną z wykonaniem drogi rowerowej w ramach robót modernizacyjnych wału lub wykonać i oznakować we własnym zakresie na przygotowanej podbudowie).
3. W przypadku gdy odcinek trasy rowerowej planowany jest na koronie wałów, które są przewidziane do modernizacji w dłuższej perspektywie realizacji, istnieje możliwość zgody na wykonanie drogi rowerowej o nawierzchni z kruszywa. W wyjątkowych okolicznościach istnieje możliwość uwarunkowania zgody na zastosowanie nawierzchni bitumicznej od pisemnego zobowiązania Inwestora i zarządcy drogi rowerowej do pokrycia kosztów jej rozbiórki (w niezbędnym zakresie) oraz ewentualnej odbudowy, w przypadku konieczności realizacji robót modernizacyjnych wału, których zakres będzie naruszał konstrukcję drogi rowerowej. Dodatkowo, jeśli trasa rowerowa będzie wykonana z udziałem środków Unijnych, należy również uwzględnić tzw. „trwałość projektu” tzn. czy - zapisy na ten temat w wytycznych programów unijnych nie będą kolidować z planami inwestycyjnymi PGW WP lub nawet je uniemożliwią, gdyż „trwałość projektu” często oznacza, że przez określony czas nie można „w sposób zamierzony” zmieniać przeznaczenia lub modyfikować trasy rowerowej.
4. Należy zwrócić uwagę, czy stan techniczny istniejących wałów oraz ich parametry (np. rodzaj gruntu z którego zbudowany jest wał, stopień zagęszczenia korpusu wału, wymiary geometryczne wału, a zwłaszcza szerokość korony wału) – dopuszczają możliwość budowy na nich infrastruktury drogowej zgodnej z wymaganiami i wytycznymi odnośnie parametrów dróg rowerowych (np.: zbyt wąska korona wału uniemożliwia budowę dróg rowerowych wraz z poboczem). Wykonanie trasy rowerowej o określonej szerokości na wale o węższej koronie będzie się wymagało przebudowy wału, tj. poszerzenia nie tylko korony, ale całego korpusu, z zachowaniem nachylenia skarp (ogólnie niewskazane jest przebudowywanie wałów poprzez poszerzanie lub podwyższanie rzędnej korony wału bez zmiany szerokości podstawy wału – oznacza to niekorzystną zmianę nachylenia skarp wału). Przebudowa wału wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego oraz stosowania wytycznych i zachowania parametrów dla danej klasy wałów określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane gospodarki wodnej i ich usytuowanie (Dz. U. 2007 nr 86 poz. 579) oraz wynikających z norm i obliczeń stateczności. Nieodpowiedni grunt w korpusie wału lub jego zbyt małe zagęszczenie (jak na potrzeby nośności podbudowy pod nawierzchnię drogi rowerową) może się wiązać ze koniecznością wzmocnienia gruntu lub potrzebą wymiany gruntu w korpusie wału, aby uzyskać grunt o odpowiednich parametrach, na którym będzie możliwe posadowienie konstrukcji trasy rowerowej (co de facto oznaczałoby rozebranie części wału oraz jego odbudowę). W związku z powyższym należy dążyć do sytuacji, w której rozwiązania projektowe dla trasy rowerowej będą się wpisywać w istniejące parametry wału, tak aby ingerencja w konstrukcję obwałowania była jak najmniejsza.

5. Należy uwzględnić istniejące zabezpieczenia przeciwniecki w postaci przestony w osi wału lub ekranów na skarpach wału (w szczególności rzędną ich posadowienia, sposób ich zakotwienia w wale), aby planowana konstrukcja drogi rowerowej lub obiektów inżynierskich z nią związanych, czy innych elementów trasy rowerowej, ich nie uszkodziła.
6. Należy zwrócić uwagę na przekroczenia zarówno cieków, wzdłuż których przebiega trasa rowerowa, jak i ich dopływów, w odniesieniu do usytuowania obiektów mostowych względem wałów. W szczególności czy ich lokalizacja w miejscach z naszego punktu widzenia niekorzystnych, nie będzie skutkować koniecznością przyjęcia rozwiązań projektowych ingerujących w istotny sposób w konstrukcję obwałowań lub utrudniających utrzymanie obwałowań. Co do zasady zalecane jest korzystanie z istniejących obiektów mostowych nawet jeżeli będzie to związane z wydłużeniem trasy rowerowej.
7. Sprowadzenie ruchu rowerowego z korony wału na teren zawala lub międzywala powinno odbywać się z wykorzystaniem istniejących ramp wałowych, a nie poprzez projektowanie nowych (a zwłaszcza w sąsiedztwie istniejących). Nie powinno się wykonywać przejazdów wałowych zawężających wąskie międzywala, jak również w obrębie istniejących przepustów wałowych, aby unikać przebudowy i wydłużania przewodów tych przepustów.
8. Projektowane MORy należy lokalizować poza wałami (najlepiej przy istniejących zjazdach z wałów, aby nie było potrzeby budowania nowych ramp wałowych).

II. Warunki jakie należy uwzględnić na etapie opracowania szczegółowych rozwiązań projektowych:

1. Zakres robót ziemnych powinien być ograniczony do wykonania niezbędnych wykopów (korytowania) pod konstrukcję nawierzchni.
2. Roboty związane z wykonaniem drogi na koronie wału powinny być wykonywane etapami, możliwie jak najkrótszymi odcinkami, z uwagi na ewentualne niekorzystne warunki atmosferyczne w czasie realizacji robót.
3. Istniejąca rzędna korony wału powinna zostać zachowana na całej długości drogi rowerowej lub, co najwyżej, podniesiona o grubość ostatniej warstwy konstrukcyjnej trasy. Niedopuszczalne jest odcinkowe obniżenie niwelety korony wału z wykonaniem muru oporowego w celu umożliwienia przejazdu pod zbyt niską konstrukcją obiektu mostowego lub innej infrastruktury przechodzącej ponad wałem. W takiej sytuacji należy poprowadzić ruch rowerowy po stronie odpowietrznej istniejącymi odcinkami dróg.
4. Oś drogi rowerowej powinna pokrywać się z osią korony wału. Lokalnie istnieje możliwość odcinkowego przesunięcia osi drogi względem osi korony obwałowania z uwagi na istniejącą infrastrukturę lub instalacje wbudowane w korpus obwałowania.

5. Obustronne pobocze projektowanej drogi rowerowej należy wykonać jako zagęszczone (utwardzone), w celu wyeliminowania możliwości powstawania kolein podczas realizacji prac utrzymaniowych za pomocą sprzętu mechanicznego.
6. Na przejazdach (rampach) wałowych w ciągu drogi rowerowej szerokość drogi na całej długości rampy należy dostosować do szerokości rampy, a oś drogi rowerowej ma się pokrywać z osią rampy wałowej.
7. Nawierzchnię pozostałych przejazdów (ramp) wałowych należy płynnie dowiązać wysokościowo do projektowanej nawierzchni drogi rowerowej na koronie wału w taki sposób, aby nie powstały progi (uskoki) między nawierzchniami na ich połączeniu, lub wykonać utwardzenie nawierzchni tych przejazdów wałowych na całej długości w analogicznej technologii jak drogę rowerową.
8. Oznakowanie drogi rowerowej w formie znaków pionowych powinno być ograniczone do niezbędnego minimum wynikającego z przepisów ustawy o drogach publicznych oraz Prawa o ruchu drogowym. Natomiast niezbędne oznakowanie powinno być zlokalizowane po stronie odpowietrznej wału. Pozostałe oznakowania, jeśli umożliwia to rodzaj nawierzchni, powinny być wykonane w formie znaków poziomych. Oznakowanie dotyczące ruchu rowerowego powinno być wykonane z wyłączeniem służb administratora wału (aby uniknąć nieporozumień jakich doświadczyliśmy w Małopolsce). Lokalizacja w korpusie wału znaków turystycznych, ogólnie kierunkowych czy informacyjnych niezwiązanych ściśle z organizacją ruchu na wale jest niewskazana.
9. Nie ma możliwości wykonania liniowych zabezpieczeń drogi rowerowej w koronie wału. Ewentualne zabezpieczenia w rejonie przepustów wałowych byłyby możliwe w postaci barierek montowanych na betonowych elementach przyczółków. Nie ma również możliwości zabezpieczenia dróg na wałach przed wjazdem innych pojazdów (niezbędny przejazd dla służb administratora).
10. Nie ma możliwości lokalizacji na koronie i skarpach wału elementów małej architektury, jak również oświetlenia (bardziej może to dotyczyć fragmentów dróg na odcinkach wałów leżących na terenie miejscowości, niż większych odcinków dróg, niemniej jednak spotkaliśmy się z podobnymi pomysłami).
11. Rozwiązania projektowe dla ewentualnych planowanych obiektów mostowych w ciągu dróg rowerowych na koronie wałów nie mogą ograniczać przepustowości międzywała i powinny w jak najmniejszym stopniu ingerować w konstrukcję obwałowań. Należy dążyć do wykorzystania istniejących mostów w ciągu dróg publicznych, nawet w sytuacji konieczności zejścia z obwałowań lub wydłużenia trasy po wałach cofkowych dopływów. Należy unikać sytuacji, w których wykonanie przyczółków będzie związane z istotną zmianą parametrów budowli wałowej (np. mury oporowe w celu poszerzenia korony wału przy najazdach na obiekt mostowy).
12. Sprzęt budowlany, który będzie wykorzystany do budowy drogi rowerowej nie może powodować zniszczeń lub uszkodzeń korpusu wału (nadmierne gabaryty lub ciężar).
13. Inwestor, po zakończeniu realizacji inwestycji, zobowiązany będzie do utrzymywania drogi rowerowej na koronie wału oraz elementach konstrukcyjnych urządzenia wodnego, a także nieruchomościach będących przedmiotem dzierżawy przez cały okres jej funkcjonowania.

III. Wymagania formalno-prawne jakich należy dopełnić przed rozpoczęciem inwestycji:

1. Na wykonanie drogi rowerowej lub na wyznaczenie szlaku turystycznego rowerowego na koronie wału przeciwpowodziowego konieczne jest uzyskanie zgody Dyrektora RZGW w Krakowie na podstawie art. 179 ust. 1 ustawy Prawo (Dz. U. z 2020 r. poz. 310 z późn. zm.). W celu uzyskania niniejszej zgody należy złożyć stosowny wniosek wraz z dokumentami wynikającymi z art. 179 ust. 2 oraz ust. 3 ustawy.
2. W przypadku konieczności wykonania czynności ingerujących w konstrukcję wałów przeciwpowodziowych, tj. ich rozkopywania, uszkodzenia darniny skarp i korony wałów, oraz wykonywania wykopów i obiektów budowlanych w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału, przed rozpoczęciem robót związanych z budową przedmiotowej drogi rowerowej Inwestor zobowiązany będzie uzyskać decyzję zwalniającą z zakazów określonych art. 176 ust. 1 oraz ust. 5 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2020 r. poz. 310 z późn. zm.) – dotyczy wykonania drogi na wale (podbudowa, nawierzchnia, oznakowanie), wykonywania w korpusie wału nowych ramp wałowych lub przyczółków kładek oraz robót budowlanych w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału.
3. W przypadku, gdy zakres inwestycji będzie w istotny sposób ingerował w elementy konstrukcyjne urządzenia wodnego (w tym także wału przeciwpowodziowego w zakresie wykraczającym poza art. 179), Inwestor będzie zobowiązany do uzyskania pozwolenia wodnoprawnego na przebudowę urządzenia wodnego zgodnie z art. 389 pkt 6 w związku z art. 17 ust. 1 pkt 4 ustawy Prawo wodne (Dz. U. z 2020 r. poz. 310 z późn. zm.).
4. W przypadku konieczności wykonania obiektów mostowych w ciągu planowanej trasy rowerowej, w celu przekroczenia istniejących cieków i urządzeń wodnych, wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego zgodnie z art. 398 w związku z art. 395 pkt. 10 ww. ustawy.
5. Przed rozpoczęciem robót związanych z budową przedmiotowej drogi rowerowej Inwestor zobowiązany będzie, zgodnie z art. 180 ustawy Prawo wodne, zawrzeć z PGW Wody Polskie umowę dzierżawy korony wału na cele związane z budową drogi rowerowej oraz na cele związane z potrzebami zarządzania drogą rowerową oraz, na podstawie art. 264 ust. 1, umowy dzierżawy w przypadku pozostałych nieruchomości w zarządzie PGW Wody Polskie, po których planowany jest przebieg drogi rowerowej, a także umowy użytkowania gruntów pokrytych wodami na podstawie art. 261 ust 1., w przypadku wykonania urządzeń lub budowli na tego rodzaju gruntach.