

IR-04.7211.124.2019

**Remapol**  
**ul. Ciepłownicza 21**  
**31-574 Kraków**

**Dotyczy: WYDANIA OPINII DLA GEOMETRII KONCEPCJI BUDOWY ŚCIEŻKI REKREACYJNEJ  
PIESZO-ROWEROWEJ PODGÓRZE DUCHACKIE**

W odpowiedzi na nadesłaną korespondencję, Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu (IR) przedstawia uwagi w zakresie swoich kompetencji.

Uwagi odnoszące się do całości przedstawionych materiałów:

- konieczne jest na etapie opracowywania projektu budowlanego uwzględnienie zmian w infrastrukturze sygnalizacji świetlnej (przestawienie masztów, wymiana blend, zmiana i uzupełnienie lokalizacji detekcji), jak również zaktualizowanie projektu ruchowego i elektrycznego sygnalizacji świetlnej. W związku z powyższym, na etapie projektu budowlanego należy wystąpić do Wydziału IR oraz do ZDMK o szczegółowe warunki techniczne;
- w przypadku, gdy w związku z aktualizacją obejmującą wprowadzenie grup rowerowych korygowany będzie program ruchowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu znajdującym się na ciągu koordynowanym, konieczne jest dostosowanie sygnalizacji na całym ciągu w celu niezaburzania wiązki koordynacyjnej;
- projektowana geometria ścieżek rowerowych nie jest spójna z procedowanym w tutejszym Wydziale zadaniem obejmującym aktualizację projektów ruchowych sygnalizacji świetlnej na ciągu Nowosądecka – Witosza, w związku z powyższym w ramach przygotowywania projektu ścieżek rowerowych konieczne jest objęcie opracowaniem wszystkich sygnalizacji świetlnych na odcinku objętym opracowaniem;
- plansze należy uzupełnić o infrastrukturę sygnalizacyjną;
- projektowana geometria drogi rowerowej oraz aktualizowane programy ruchowe winny być opracowywane w taki sposób, aby nie została obniżona efektywność obsługi komunikacji zbiorowej, w tym priorytet tramwajowy;
- parametry techniczne (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie, warunki widoczności i przejeźdźności, szerokości chodników oraz zjazdy indywidualne i publiczne) 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);

- projektując infrastrukturę rowerową zaleca się uwzględnić *Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa* zawarte w zarządzeniu nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018 r.;
- na czas prowadzenia prac związanych z inwestycją należy opracować i złożyć do zatwierdzenia projekt czasowej organizacji ruchu zgodnie z procedurą IR-1;
- w przypadku konieczności wprowadzenia zmian w istniejącym oznakowaniu należy opracować i złożyć do zatwierdzenia projekt stałej organizacji ruchu zgodnie z procedurą IR-2 (wraz z uwzględnieniem projektów ruchowych dla całego ciągu sygnalizacyjnego);
- należy zachować konsekwencję i jednorodność w projektowanej ścieżce rowerowej dotyczącą wyznaczania lub niewyznaczania przejść dla pieszych przez drogę dla rowerów;
- zaleca się projektować przejścia dla pieszych min. 4 m;
- szerokość projektowanych dojazdów pieszych do przejścia dla pieszych powinna być zwiększona dwustronnie co najmniej o 0,5 m bezpieczeństwa;
- minimalna szerokość wysp azylu powinna wynosić 3 m;
- zleca się projektować zjazdy indywidualne i publiczne na wyniesieniu;
- należy zachować ciągłość niwelety chodnika i drogi dla rowerów;
- skrzyżowania, zjazdy oraz powierzchnie wyłączone z ruchu w szczególności wyspy azylu należy kształtować poprzez elementy geometryczne a nie za pomocą organizacji ruchu (oznakowanie poziome);
- należy przeanalizować możliwości terenowe i w miarę możliwości zleca się projektować ciągi piesze o szerokości 2,5 m.

#### Dodatkowe uwagi do poszczególnych etapów:

##### Etap I:

- mając na uwadze poprawę bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniu Bojki – Cechowa zaleca się przeanalizowanie możliwości budowy ronda;
- na każdym z wlotów skrzyżowania Bojki – Cechowa należy wykonać wyspę azylu szerokości min. 3 m;
- przy włączeniu ruchu rowerowego do ruchu ogólnego ul. Bojki należy wykonać łagodne wyłukowanie;
- skrzyżowanie Stojałowskiego – Cechowa – należy wykonać wyspę azylu na wlocie ul. Cechowej;
- azyle dla pieszych na ul. Stojałowskiego należy poszerzyć o wyłączone z ruchu fragmenty jezdni;
- powierzchnie wyłączone z ruchu zaleca się projektować jako nieprzejezdne wyspy kanalizujące;
- należy pokazać przejezdności pojazdu miarodajnego dla wjazdu i wyjazdu z pętli „os. Kurdwanów”;

- przeanalizować możliwość powiększenia zieleńca w obrębie pętli autobusowej, nie używany pas zrzucający zamienić na pas do jazdy na wprost, uzyskane dzięki temu esowanie toru jazdy będzie formą uspokojenia ruchu a przestrzeń w obrębie omawianego obszaru zostanie uporządkowana;
- należy wyjaśnić przeznaczenie wydzielonej jezdni pomiędzy przystankiem Stojałowskiego a pętlą „os. Kurdwanów”;
- należy zamienić miejscami przejazd rowerowy z przejściem dla pieszych przy przejściu zlokalizowanym w okolicach przystanku Stojałowskiego, zmniejszy to ilość kolizji pieszy-rower;
- wyłukowania wlotów dróg wewnętrznych należy geometrycznie ukształtować, zawęzić przejście dla pieszych o fragmenty jezdni wyłączone z ruchu oraz powiększyć strefę akumulacji pieszych;
- pokazać dowiązanie ciągów pieszych do istniejących wzdłuż dróg wewnętrznych, w przypadku braku ciągu pieszego należy wyprowadzić projektowany chodnik na wysokość korygowanego zjazdu;
- przy przystanku Halszki po północnej stronie ulicy Stojałowskiego należy rozważyć możliwość przełożenia drogi rowerowej z ciągiem pieszym;

## Etap II

- na etapie projektu budowlanego należy przeanalizować możliwość korekty projektowanej infrastruktury drogowej celem jak najmniejszej ingerencji w istniejącą zieleń wzdłuż ul. Halszki (głównie dotyczy to odcinka od skrzyżowania Halszki – Stojałowskiego do istniejącej zatoki postojowej);
- istniejące zjazdy wzdłuż ul. Halszki należy skorygować do wartości minimalnych zgodnych 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);
- istniejący wjazd na jezdnię techniczną na dz. nr 508/32 obr. 48 Podgórze w Krakowie należy projektować jako zjazd indywidualny;
- projektowane zakończenie ścieżki rowerowej po zachodniej stronie ul. Halszki przy przejściu dla pieszych należy odpowiednio nakierować w kierunku drogi wewnętrznej, aby nie sugerować rowerzystom jazdy na wprost;
- w obrębie skrzyżowania Witosza - Halszki, na wlocie ul. Halszki:
  - należy skorygować projektowane przejście dla pieszych i przejazd rowerowy z zatoką autobusową, ze względu na występującą kolizję oraz brak powiązania ciągów pieszo – rowerowych;
  - przeanalizować zmianę kolejności kończenia ciągów, tzn. pokazać, że ciąg rowerowy się kończy, a strefę oczekiwania pieszych pozostawić w ciągu pieszo – rowerowym.

## Etap IIIa

- należy pokazać dowiązanie do projektu Trasy Łagiewnickiej;

- wyjaśnić zasadność budowy łączników dojść pieszych do bezpiecznika znajdującego się tuż przy północnej jedni ul. Witosa.

#### Etap IIIb

- wyjaśnić zasadność zastosowanej śluzy rowerowej na północnym wlocie skrzyżowania Witosa – Gołańska;
- skrzyżowanie Nowosądecka – Łużycka:
  - należy pokazać dowiązanie ciągu pieszego do przebudowywanych schodów oraz przejście ciągu pieszo - rowerowego w ciąg pieszcy należy wykonać płynnie, po południowej stronie ul. Nowosądeckiej na zachodnim wlocie ww. skrzyżowania;
  - zaleca się skorygować geometrię skrzyżowania tak aby zapewnić minimalną wymaganą szerokość przejść dla pieszych wynoszącą 4 m;
  - na opracowaniu należy pokazać dowiązanie ul. Kordiana do projektowanego układu drogowego;
  - należy skorygować kształt linii P -21 na wlocie północnym ww. skrzyżowania.

#### Etap IIIc

- w procedowanym projekcie stałej organizacji ruchu na ciągu Nowosądecka - Witosa wyspa rozdzielająca pasy ruchu oraz istniejące malowanie zostaje usunięte, w ich miejscu zastosowane zostanie nowe malowanie linią P-4, zmiany te należy uwzględnić w przedmiotowym projekcie na etapie opracowywania projektu budowlanego;
- na skrzyżowaniu Nowosądecka – Włoska – Łużycka, wyjazd z wlotu południowego na kierunku Łużycka – Włoska linię P-2a należy lekko odgiąć, aby wyznaczyć prawidłowy tor jazdy dla pojazdów jadących na wprost z ww. wlotu.

#### Etap IIId

- skrzyżowanie Nowosądecka – Na Kozłówe a wymaga odrębnego opracowania ze względu na istniejący w tym rejonie zjazd, należy przeanalizować zasadność istnienia ww. zjazdu w obrębie skrzyżowania;
- zmiana geometrii wlotu skrzyżowania wymaga wykonania odpowiedniego oznakowania poziomego celem skanalizowania wlotu skrzyżowania;
- należy pokazać dowiązanie do etapu 2\_3 - ścieżki w ruchu ogólnym.

#### Etap IIle

- należy wyjaśnić geometrię i pokazać dowiązanie do stanu projektowanego istniejącego zjazdu na działkę nr 50/32.

#### Etap IV

- należy pokazać szczegółowe rozwiązanie istniejącego zjazdu na działkę 82/78 oraz skrzyżowania Turowicza – Przyjaźni Polsko-Węgierskiej z uwzględnieniem korekty geometrii wysp kanalizujących ruch;
- projektowane wiaty autobusowe wzdłuż ul. Turowicza należy usytuować tak aby zapewnić minimalną szerokość dla pieszych przed wiatą oraz skrajnię od strony drogi rowerowej;
- należy skorygować projektowany zieleniec na przystanku autobusowym „Turowicza” tak aby pozostawić więcej miejsca dla pieszych oczekujących na przyjazd autobusu.

#### Etap VIa

- przeanalizować możliwość wykonania azylu dla pieszych na ul. Puskarskiej przy istniejącym zjeździe na działkę 263/3.

#### Etap VIc

- zalecany wariant ze względów bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu to wariant nr 4, należy pokazać dowiązanie do projektu rozbudowy skrzyżowania Sławka – Puskarska.

#### Etap VII

- pas do skrętu w prawo rozpoczynający się za skrzyżowaniem Kamieńskiego – Sławka na wlocie wschodnim należy rozpocząć nieprzejezdną wyspą kryjącą, a nie za pomocą oznakowania poziomego;
- należy wyjaśnić i skorygować istniejący układ wjazdowy po zachodniej stronie ul. Sławka na odcinku od skrzyżowania Kamieńskiego – Sławka do zjazdu na teren MPWiK S.A.;
- należy wyjaśnić przyjętą geometrię zjazdów przy ul. Sławka znajdujących się na ciągu pieszo-rowerowym oraz dwóch zjazdów znajdujących się po wschodniej stronie ul. Sławka, parametry projektowanych zjazdów winne być normatywne i dostosowane do funkcji.

#### Etap VIII

- należy zapewnić miejsce akumulacji dla pieszych przed przejściem dla pieszych przy stojakach rowerowych od strony zachodniej.

#### Etap - ścieżki rowerowe w ruchu ogólnym:

- plansza 2\_1
  - zasadność wykonania śluz dla rowerów powinna zostać poparta analizą przepustowości skrzyżowania Sławka - Malborska - Klonowica, na etapie projektu budowlanego winno być sporządzone opracowanie wariantowe programów

sygnalizacji świetlnej i porównanie otrzymanych warunków ruchu. Jeżeli likwidacja strzałek wpłynie negatywnie w stopniu znacznym na sytuację ruchową, to służ należy nie wykonywać;

- należy przeanalizować możliwość wykonania pasów filtrujących dla rowerów na przedmiotowym skrzyżowaniu;
- w planszy 2\_4 należy uwzględnić projekt rozbudowy ul. Podedworze;
- przy projektowaniu ruchu rowerowego przez skrzyżowania Cechowa - Łużycka oraz Cechowa - Rzącka - Podedworze - Niebieska należy uwzględnić zgłaszane przez Radę i Zarząd Dzielnicy XI postulaty dotyczące przebudowy ww. skrzyżowań na skrzyżowania o ruchu okrężnym (plansza 2\_8 i 2\_9);
- ostateczna lokalizacja urządzeń BRD winna zostać ustalona na etapie stałej organizacji ruchu.

DYREKTOR WYDZIAŁU

*Łukasz Gryga*

Otrzymują:

1 x adresat

1 x ZDMK

1 x aa

*W przypadku kierowania dalszej korespondencji należy powołać się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony.*

Urząd Miasta Krakowa  
WYDZIAŁ MIEJSKIEGO INŻYNIERA RUCHU  
tel. +48 12 616 58 08, fax +48 12 616 58 41, ir.umk@um.krakow.pl  
31-072 Kraków, ul. Wielopole 1  
www.krakow.pl

