

IR-04.7211.1.65.2020

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Dział Przygotowania Inwestycji – IP
<sekretariat@zdmk.krakow.pl>

**Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA BUDOWY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ
UL. PODMOKŁEJ I KŁADKI PRZY SANKTUARIUM**

W odpowiedzi pismo IP.452.77.1.2020 z 11 grudnia 2020 r., przedstawiam następujące wytyczne dla ww. zadania.

- Bez względu na przyjęty wariant, konieczne jest uzupełnienie infrastruktury pieszej i rowerowej na skrzyżowaniu ulic: Podmokłej, Herberta, Stojałowskiego na tych wlotach skrzyżowania, które obecnie takiej infrastruktury są pozbawione. Należy prawidłowo powiązać projektowaną nową infrastrukturę z istniejącą bądź planowaną do realizacji.
- Odcinek projektowanej ścieżki rowerowej znajdujący się po północnej stronie ul. Podmokłej winien być kształtowany co najmniej na odcinku od wschodniego krańca opracowania do miejsca, w którym będzie możliwe prowadzenie ruchu rowerowego przez teren zielony, przewidziany w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Białe Morza” (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2012 r. poz. 5214) jako teren zieleni urządzonej i urządzeń sportowo-rekreacyjnych, o ile będzie możliwe prowadzenie ruchu rowerowego przez wskazany obszar. Jeśli prowadzenie ruchu rowerowego będzie niemożliwe przez ww. obszar zielony lub nie będzie możliwości potwierdzenia takiego kształtowania infrastruktury rowerowej, konieczne jest wykształcenie ścieżki na całym wskazywanym odcinku ul. Podmokłej.
- Kształtowanie ścieżki rowerowej zgodnie z przedstawionym kolorem żółtym wariantem II na odcinku od przedłużenia ul. Podmokłej w kierunku torów kolejowych, a następnie wzdłuż linii kolejowej do przecięcia z ul. Marcika dopuszcza się wyłącznie w przypadku spełnienia łącznie następujących warunków:
 - kształtowania ścieżki rowerowej po południowej stronie ul. Podmokłej z uwagi na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa kierującym rowerem (możliwość skorzystania ze ścieżki rowerowej bez przekraczania ul. Podmokłej w rejonie łuków poziomych);

- weryfikacji parametrów widoczności i bezpieczeństwa kierujących rowerem przy przecięciu ul. Podmokłej z ul. Marcika;
 - dowiązania infrastruktury rowerowej na skrzyżowaniu ulic: Stojałowskiego, Herberta, Podmokłej do prowadzenia zwiększonego natężenia ruchu południową stroną ul. Podmokłej.
- W związku z różnym charakterem miejsc przewidywanego przebiegu wariantów nie wskazuje się wariantu rekomendowanego.
- Realizacja zamierzenia zgodnie z wariantem I, jako przebiegającego po istniejącej infrastrukturze, musi przewidywać zastosowanie rozwiązań uspokojenia ruchu, w szczególności w przypadku poszerzenia istniejącej jezdni ul. Marcika.
 - Realizacja zamierzenia zgodnie z wariantem II winna uwzględniać weryfikację parametrów widoczności i bezpieczeństwa przecięcia ul. Totus Tuus z łącznikiem z ul. Marcika, w tym uwarunkowania widoczności pionowej.
- Konieczne jest dowiązanie projektowanej infrastruktury z istniejącymi ścieżkami rowerowymi przy Trasie Łagiewnickiej.
- Ze względu na brak infrastruktury pieszej w części wskazanego obszaru, niezbędne jest zapewnienie jej ciągłości w ramach realizowanej inwestycji.

Ponadto sugeruję przeanalizowanie trzeciego wariantu przebiegu ścieżki rowerowej – od wschodniego krańca opracowania do skrzyżowania z ul. Herberta, następnie ul. Herberta do skrzyżowania z ul. Św. Brata Alberta, po czym prowadzić ruch rowerowy w rejonie istniejących ulic niskich klas.

Uwagi ogólne.

- Zakresem zadania należy objąć dowiązanie do projektowanych ścieżek rowerowych w ciągu ul. Stojałowskiego.
- Przejazdy dla rowerzystów należy odsunąć od przejść dla pieszych.
- Kształtowanie tras pieszych i rowerowych powinno uwzględniać tendencję pieszych i kierujących rowerem do pokonywania odległości prostoliniowo, najkrótszą drogą (brachidacja). Dotyczy to także połączenia infrastruktury pieszej i rowerowej znajdującej się w różnych poziomach oraz dróg dojazdu do i z przystanków komunikacji miejskiej.
- Projektowane przejazdy dla rowerzystów oraz przejścia dla pieszych winny mieć dedykowane oświetlenie zapewniające wzajemną widoczność pomiędzy pojazdami poruszającymi się jezdnią a pieszymi i kierującymi rowerem poruszającymi się chodnikiem, ścieżką rowerową lub ścieżką pieszo-rowerową, w szczególności w okresie niedostatecznej widoczności. Oświetlenie to winno obejmować także obszar oczekiwania przed jezdnią.
 - Powyższe dotyczy także innych miejsc, w których ciągi piesze, rowerowe i pieszo-rowerowe przecinają jezdnię lub torowisko.

- W przypadku rozbieżności istniejącej infrastruktury z obowiązującymi przepisami, konieczne jest jej dostosowanie do przepisów aktualnych w momencie opracowywania poszczególnych etapów zamierzenia.
- W ramach opracowania konieczne jest uwzględnienie wykonania stosownych zmian związanych z sygnalizacją świetlną, w tym z modernizacją istniejącej infrastruktury.
- Na dalszym etapie prac (opracowanie projektu koncepcyjnego bądź budowlanego) należy wystąpić do Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK o szczegółowe warunki techniczne dla projektowania sygnalizacji świetlnej w zakresie organizacji ruchu, na podstawie których należy zaprojektować powyżej wskazane wyposażenie infrastruktury sygnalizacyjnej oraz program organizacji ruchu w zakresie programu sygnalizacji świetlnej.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac) – uwzględniających także część dotyczącą sygnalizacji świetlnej.
- Parametry techniczne projektowanych rozwiązań (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, skrajnie, warunki widoczności i przejezdności) 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, z 2019 r. poz. 1643).

Z poważaniem,

Dyrektor Wydziału
Łukasz Gryga

Otrzymują:

- 1 x adresat
- 1 x Pani Aleksandra Ludwin (ZDMK IPR) – <aludwin@zdmk.krakow.pl>
- 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



