



Kraków, 2021-01-11

TA.464.3.67.2020

Zarząd Dróg Miasta Krakowa  
Ul. Centralna 53  
31-586 Kraków

**Dotyczy:** warunków technicznych dla koncepcji budowy kładki przy Sanktuarium wraz z drogą dla rowerów wzdłuż ul. Podmokłej.

W nawiązaniu do pisma znak: IP.452.77.1.2020 z dnia 11-12-2020 r w sprawie warunków technicznych dla wariantowej koncepcji budowy drogi dla rowerów od ul. Stojałowskiego wzdłuż ul. Podmokłej (z poszerzeniem istniejącego obiektu mostowego lub budową nowej kładki na rz. Wilga) w dowiązaniu do powstających tras wzdłuż Trasy Łagiewnickiej, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie wskazuje następujące warunki techniczne dla przedmiotowego zadania:

- W zakresie niechronionych uczestników ruchu w ramach zadania:
- W ramach opracowania projektowego należy przeanalizować i uwzględnić opracowane dla ZTP szczegółowe wytyczne dla trasy rowerowej wzdłuż torów linii kolejowej nr 94 (trasa główna nr 7, łącznikowa "Podmokła - Stojałowskiego" i fragment łącznikowej "Kliny - Sidzina"). Materiały wraz ze schematami przekazujemy w załączeniu.
  - Uwzględnić budowę drogi dla rowerów o szer. użytkowej min. 2,5 m o nawierzchni asfaltowej.
  - Zapewnić spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej, projektowanej i zaplanowanej infrastruktury. W szczególności zapewnić ciągłość ruchu rowerowego na połączeniu ciągów powstających wzdłuż Trasy Łagiewnickiej oraz w ramach zadania: „Budowa drogi dla rowerów na odcinku ul. Stojałowskiego od skrzyżowania z ul. Porucznika Halszki do skrzyżowania z ul. Jakuba Bojki”.
  - Utrzymać wszystkie połączenia piesze z przyległą zabudową.
  - Na zjazdach oraz przekroczeniach dróg poprzecznych (w przypadku ulic nie prowadzących komunikacji zbiorowej i z wyłączeniem skrzyżowań z sygnalizacją świetlną) zachować ciągłość nawierzchni i niwelety drogi dla rowerów oraz chodnika.
  - W przypadku projektowania drogi dla rowerów (ddr) wzdłuż istniejącego chodnika (np. wzdłuż ul. Podmokłej) należy rozważyć ujęcie w zakresie zadania przebudowy chodnika, odsunięcie chodnika (cp) wraz z drogą dla rowerów (ddr) od jezdni i wykonanie pasa zieleni izolacyjnej o szerokości min. 1 m. Rozdział pomiędzy cp a ddr należy wykonać z dwóch rzędów kostki ułożonej pod kątem.
  - Uwzględnić wykonanie przejazdów dla rowerzystów w obrębie wszystkich skrzyżowań na odcinku objętym projektem (przejazdy dla rowerzystów na wszystkich wlotach skrzyżowań).
  - Na przejazdach dla rowerzystów zachować ciągłość nawierzchni drogi dla rowerów (jeśli to możliwe nie projektować krawężników w poprzek).
  - Zapewnić widoczności w punktach kolizji oraz przy przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych.
  - Zapewnić właściwe oświetlenie i odwodnienie drogi dla rowerów z uwzględnieniem doświetlenia obszarów przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.
  - Wykonać automatyczną detekcję rowerzystów w przypadku przejazdów z sygnalizacją świetlną, oraz czytelną lokalizację sygnalizatorów.
  - Przewidzieć przebudowę kolidujących sieci uzbrojenia terenu oraz w razie konieczności usunięcie/przesunięcie nośników reklamowych.
  - Przy przejściach dla pieszych zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku, pasy zastosować także przy peronach przystankowych.
  - Powierzchnie wszystkich przejazdów dla rowerzystów wykonać w kolorze czerwonym (na etapie Projektu Organizacji Ruchu).
  - W obrębie przystanków autobusowych w przypadku konieczności zabezpieczenia przed możliwością wyjścia zza wiaty wprost na drogę dla rowerów przewidzieć montaż bariero-siedzisk

W dokumentacji pokazać schemat montażu elementów z uwzględnieniem konieczności zachowania dostępu do gablot reklamowych.

- Projektowane elementy infrastruktury rowerowej powinny posiadać parametry zgodne ze „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” przyjętymi do stosowania zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018 r. (m.in. nawierzchnia asfaltowa, skrajnia pozioma równa 0,5m, rozdział pomiędzy ddr a chodnikiem z dwóch rzędów kostki ułożonych pod kątem).

➤ W zakresie komunikacji zbiorowej:

- Prowadzenie ddr nie może negatywnie wpływać na jakość dojścia do przystanków KMK (w szczególności w zakresie szerokości ciągów pieszych). Nie należy zawężać istniejących ciągów pieszych prowadzących do przystanków KMK (tam, gdzie brak jest dogodnego dojścia pieszego należy doprojektować chodnik szerokości min. 2,0m).
- Ciągi piesze i ddr należy prowadzić za peronami przystankowymi KMK, W miejscach gdzie nie będzie możliwe takie rozwiązanie i ciąg pieszy będzie musiał zostać poprowadzony przez peron przystankowy, a ddr bezpośrednio za peronem przystankowym należy maksymalnie poszerzyć peron, a po obu stronach wiaty przewidzieć montaż barierosiedisk.
- Bezwzględnie nie należy zawężać ani skracać peronów przystankowych.
- Przy ingerencji w perony przystankowe, należy wziąć pod uwagę konieczność wymiany nawierzchni na peronach na niefazowaną, krawężniki peronowe należy wykonywać z krawężników typu kassel kerb z odkryciem 18 cm.
- Wszelkie elementy małej architektury, słupy oświetleniowe, znaki drogowe itp. nie mogą wpływać na zmniejszenie przestrzeni użytkowej peronu przystankowego ani utrudniać wymiany pasażerskiej na przystanku.

Dla opracowania uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, powołanego „Zarządzeniem Nr 2376/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20.09.2019r. oraz Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.

DYREKTOR  
Łukasz Franek

Otrzymują:

1 x adresat + zał.  
1 x a/a

*Sprawę prowadzi:*

Anna Pyk - Wolak - Dział TA nr tel.: 12 616 8671

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

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



**Warunki brzegowe dla trasy rowerowej wzdłuż torów linii kolejowej nr 94 (trasa główna nr 7, łącznikowa "Podmokła - Stojałowskiego" i fragment łącznikowej "Kliny - Sidzina"):**

1. Projektant musi dowiązać północny koniec drogi stokowej biegnącej wschodnią stroną linii kolejowej nr 94 do powstającej infrastruktury rowerowej Trasy Łagiewnickiej (droga dla rowerów biegnąca stropem tuneli drogowych i tramwajowego na odcinku między linią kolejową nr 94 a mostem Trasy Łagiewnickiej przez rz. Wilga) w taki sposób, aby rozpędzeni ze względu na dużą różnicę wysokości rowerzyści jadący z góry (od strony ul. Witosa) mieli wystarczająco dużo miejsca na manewry, zaś rowerzyści jadący od strony ul. Zakopiańskiej nie musieli pokonywać nadmiernej różnicy wysokości. Najprawdopodobniej konieczne w związku z tym jest rozwidlenie drogi dla rowerów zgodnie z załączonym schematem. Niezbędne jest też zapewnienie odpowiedniej odległości widoczności i odpowiednio dużo miejsca na manewry.
2. Dodatkowo, północny koniec drogi stokowej powinien zarazem umożliwiać w przyszłości dowiązanie do przyczółka ewentualnej kładki nad węzłem "Zakopiańska" Trasy Łagiewnickiej po jego stronie południowej. Optymalnym rozwiązaniem jest wygodna równia o wielkości około 10x10 metrów (kształt do ustalenia: chodzi o postój, miejsca spotkań itp.). Przyczółek powinien być dostosowany wysokościowo do skrajni kolejowej, aby nie wymuszać pochyleń najazdu lub przęsła ewentualnej kładki. Zarazem należy zapewnić możliwie małe pochylenia podłużne (do 3 procent) i widoczność wzajemną, powiększając powierzchnię styku dróg dla rowerów aby umożliwiać swobodę manewrów.
3. Droga stokowa po wschodniej stronie torów poza rozwidleniem powinna mieć szer. min 3,0 m jako droga dla rowerów (nie dla rowerów i pieszych). W przypadku drogi dla rowerów i chodnika należy założyć przekrój min. 5 m - choć ze względu na ewentualny ruch pieszy (dostęp do przystanku kolejowego z sanktuarium) niewykluczone, że konieczny będzie większy przekrój. Kładka stokowa nad peronem powinna być w założeniu wyłącznie drogą dla rowerów. Musi mieć szer. min. 3,0 (plus skrajnia), z balustradami mocowanymi do deski gzymsowej z zewnątrz dla lepszego wykorzystania dostępnego przekroju. Szerokość przęsła kładki stokowej należy dostosować do światła otworów zabytkowego wiaduktu przez które kładka zostanie przeprowadzona (na wysokości samego wiaduktu można zrezygnować z balustrad dla zachowania większego przekroju poprzecznego, a balustradę od strony stoku zastąpić żywopłotem).
4. Skomunikowanie z peronem wschodnim przystanku PKP Kraków Sanktuarium należy zapewnić pochylniami na obu jego końcach. Wzdłuż pochylni i przedłużenia peronów należy przewidzieć miejsce na wiaty i stojaki rowerowe. Po stronie północnej na dojeździe poza peronem należy przewidzieć miejsce na min. 60 stojaków po obu stronach pochylni i drogi dostępowej do peronu (2 x 30), przy czym w pierwszym etapie należy umieścić 30 stojaków. Po stronie południowej peronu również należy zlokalizować stojaki rowerowe i wiaty. Dostęp do peronu zachodniego zapewniają windy i schody na peronie wschodnim.
5. Należy przewidzieć rezerwę terenu na przemysłowe składowanie rowerów (silosy na rowery, parkingi piętrowe) po stronie południowej przystanku PKP Kraków Sanktuarium, między drogą dla rowerów, torami a załomem ul. Marcika (bocznej). Zadaszone parkingi rowerowe mogą być też zlokalizowane na całej długości wschodniego peronu PKP Kraków Sanktuarium po stronie skarpy (poniżej kładki stokowej). Ponieważ zasięg demograficzny przystanku SKA Sanktuarium to cały obszar rowerowy nr 39 („Kurdwanów”) liczący 31313 mieszkańców a dostęp do przystanku będzie możliwy głównie rowerem, należy rozważyć skalowanie miejsc parkingowych nawet do tysiąca i więcej (!).





6. Teren inwestycji (droga stokowa, kładka stokowa, pochylnie na peron, część parkingów rowerowych) znajduje się na granicy lub w obrębie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Białe Morza”. Uchwała nr LVIII/777/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 października 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Białe Morza” zawiera następujące postanowienia dotyczące proponowanej inwestycji (znajdującej się na terenie oznaczonym jako Up - „Teren Zabudowy Usługowej Sakralnej i Kultury”):

§ 6. 1. W ramach przeznaczenia terenów: MN/U.1, MN/U.2, MW/U, U.1, U.2, U.3, U.4, Uo, Up mogą zawierać się następujące elementy towarzyszące jego urządzeniu i funkcjonowaniu:

- 1) zielen, niezbędna do kształtowania ład przestrzennego i właściwych warunków zagospodarowania;
- 2) obiekty małej architektury;
- 3) urządzenia budowlane oraz urządzenia techniczne zapewniające możliwość użytkowania terenów zgodnie z ich przeznaczeniem;
- 4) miejsca postojowe;
- 5) ciągi piesze;
- 6) niewyznaczone na Rysunku Planu dojścia, dojazdy i drogi wewnętrzne;
- 7) sieci i urządzenia infrastruktury technicznej.

Kluczowy jest zapis ogólny w/w uchwały Rady Miasta:

§ 13. Zasady przebudowy, rozbudowy i budowy układu komunikacyjnego [...]

3. Na całym obszarze planu dopuszcza się możliwość lokalizowania tras rowerowych.

7. Odcinek od załomu ul. Marcika (bocznej) do ul. Podmokłej należy prowadzić istniejącą jezdnią w ruchu ogólnym. Po stronie wschodniej wiaduktu kolejowego nad ul. Podmokłą należy zlokalizować kładkę o szer. minimum 3,5 m i dalej wzdłuż torów prowadzić drogę dla rowerów o szer. 3,0-3,5 m do ul. Kąpielowej i Torowej. Na wysokości istniejącego mostu technologicznego przez rz. Wilgę należy zlokalizować kolejną kładkę o szer. minimum 3,5 m, której kontynuacją jest droga dla rowerów po stronie południowej ul. Podmokłej do skrzyżowania z ul. Herberta i dalej wzdłuż ul. Stojałowskiego (trasa łącznikowa „Podmokła - Stojałowskiego”. Kładki przez ul. Podmokłą i rz. Wilgę mogą być prefabrykatami. (Przykładem prefabrykatu jest kładka w ciągu trasy VeloDunajec przez rz. Paleśniankę w m. Zakliczyn, przy czym inaczej niż tam najazdy na obiekt powinny być pozbawione załamań w przekroju podłużnym i być znacznie rozszerzone u podstawy).
8. Zasadniczą przeszkodą dla ruchu rowerowego na trasie łącznikowej „Podmokła – Stojałowskiego” będzie skrzyżowanie ul. Podmokłej, Herberta i Stojałowskiego, na którym rowerzyści będą przekraczać osie zarówno ul. Herberta jak i ul. Stojałowskiego. Straty czasu powodowane przez sygnalizację świetlną, warunki ruchu oraz uwarunkowania terenowe i przestrzenne stanowią przesłankę dla zastąpienia obecnego skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną rondem turbinowym wyniesionym ponad niweletę terenu, z bezkolizyjnym ruchem pieszym i rowerowym w poziomie „zero”. Skrzyżowanie to w przyszłości oprócz trasy łącznikowej „Podmokła – Stojałowskiego” (gdzie większość ruchu rowerowego będzie przekraczać zarówno oś ul. Herberta jak i Stojałowskiego) będzie obsługiwać również trasę główną nr 5 biegnącą wzdłuż ul. Herberta do węzła „Łagiewniki”.
9. Drogę dla rowerów trasy głównej nr 7 należy dowiązać do układu drogowego Park And Ride „Swoszowice” zarówno od strony północnej jak i od strony ul. Torowej (z zastrzeżeniem w pkt. 10 poniżej). Należy również przewidzieć drogę dla rowerów dowiązaną do istniejącego układu drogowego wzdłuż autostrady poza ul. Kąpielową, aby umożliwić tranzyt rowerowy z pominięciem Park and Ride. Skomunikowanie Park and Ride „Swoszowice” z nasypem wiaduktu ul. Kąpielowej nad autostradą A4 należy wykorzystać





w przyszłości jako dowiązanie do postulowanej drogi dla rowerów na planowanym wiadukcie ul. Kąpielowej nad torami kolejowymi i rozbudowanym wiadukcie nad A4 (trasa łącznikowa „Kąpielowa”).

10. Odcinki drogi dla rowerów wzdłuż torów kolejowych od Trasy Łagiewnickiej do załomu ul. Marcika oraz od kładki nad ul. Podmokłą do ul. Kąpielowej oraz odcinek z kładką nad Wilgą powinny być wyposażone w oświetlenie. **Uwaga:** dopuszczalny jest na południe od kładki przez rz. Wilgę przebieg wspólny z trasą VeloWilga pod warunkiem zastosowania nawierzchni asfaltowej. Wówczas odcinek od VeloWilga do ul. Kąpielowej prowadzić należy istniejącą drogą gruntową wzdłuż A4 po jej wyasfaltowaniu, a dostęp do Park and Ride zapewnić tylko od strony ul. Torowej. Jest to wydłużenie trasy i pogorszenie jej parametrów, ale wspólny przebieg obu tras może zminimalizować zajęcie terenu, ograniczone zapisami w MPZP. Należy przeanalizować łączną powierzchnię obu tras w obszarze planu, aby nie przekroczyć wskaźnika 10% (patrz pkt. 11 poniżej).
11. Odcinek na południe od ul. Podmokłej biegnie przez teren określony w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego A-105 jako Teren Rolniczy (105.Rz.1 do 105.Rz.4). Uchwała rady miasta w sprawie uchwalenia Miejscowego Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa - Etap A stanowi:

*"§ 19. 1. Wyznacza się Tereny rolnicze, oznaczone symbolami: 4.Rz.1, 4.Rz.2, 5.Rz.1, 5.Rz.2, 7.Rz.1, 7.Rz.2, 17.Rz.1, 21.Rz.1, 29.Rz.1, 29.Rz.2, 29.Rz.3, 29.Rz.4, 30.Rz.1, 32.Rz.1, 33.Rz.1, 33.Rz.2, 33.Rz.3, 34.Rz.1, 35.Rz.1, 35.Rz.2, 35.Rz.3, 37.Rz.1, 37.Rz.2, 45.Rz.1, 45.Rz.2, 67.Rz.1, 67.Rz.2, 67.Rz.3, 78.Rz.1, 96.Rz.1, 96.Rz.2, 96.Rz.3, 105.Rz.1, 105.Rz.2, 105.Rz.3, 105.Rz.4, 117.Rz.1, 117.Rz.2, 151.Rz.1, 152.Rz.1, 153.Rz.1, 158.Rz.1, 158.Rz.2, 159.Rz.1, 160.Rz.1, 160.Rz.2, 160.Rz.3, 160.Rz.4, 160.Rz.5, 161.Rz.1, 163.Rz.1, 163.Rz.2, 164.Rz.1, 164.Rz.2, 165.Rz.1, 165.Rz.2, 165.Rz.3, 189.Rz.1, 189.Rz.2, 189.Rz.3, 189.Rz.4, 190.Rz.1, 192.Rz.1, 200.Rz.1, 200.Rz.2, 200.Rz.3, 200.Rz.4, 200.Rz.5, 214.Rz.1, o podstawowym przeznaczeniu pod użytki rolne, zadrzewienia, zakrzewienia.*

*2. W zakresie zagospodarowania terenu, ustala się:*

- 1) zakaz lokalizacji budynków;*
- 2) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 90 %;*
- 3) maksymalną wysokość zabudowy: 5 m."*

Z czego wynika możliwość wznoszenia budowli (dróg rowerowych, obiektów inżynierskich) o ile nie przekraczają wysokości 5 m i nie zajmują więcej niż 10% powierzchni.

12. Przedłużenie trasy do granicy miasta może być prowadzone albo jezdnią ul. Torowej albo poza pasem drogowym z uwzględnieniem docelowego dowiązania do planowanego wiaduktu kolejowego nad autostradą A4 i wykorzystania jego konstrukcji do przeprowadzenia trasy głównej nr 7 do granicy Krakowa w kierunku m. Lusina. Od w/w wiaduktu nad A4 inwestycję jako trasę łącznikową "Kliny - Sidzina" należy realizować w zależności od ustaleń albo śladem ul. Torowej albo bezpośrednio wzdłuż nasypu kolejowego po stronie południowej (wschodniej) i dalej ul. Radnickiego, budując nowe lub asfaltując istniejące odcinki. Należy przy tym wziąć pod uwagę minimalizację różnic wysokości, podmokły charakter terenu i kwestię dostępności osiedla Kliny oraz istniejącej zabudowy przy ul. Zakopiańskiej (ul. Chorzowska i in.). Należy rozstrzygnąć kwestię przekroczeń linii kolejowej: skomunikowania z ul. Zembrzycką oraz zamknięty przejazd przez tory w ul. Radnickiego i brak przejazdu na wysokości ul. Kłuszyńskiej powinny zostać udrożnione dla ruchu rowerowego, zapewnią bowiem skomunikowanie osiedla Kliny i dostęp do odcinka trasy łącznikowej „Kliny – Sidzina” realizowanego w późniejszym

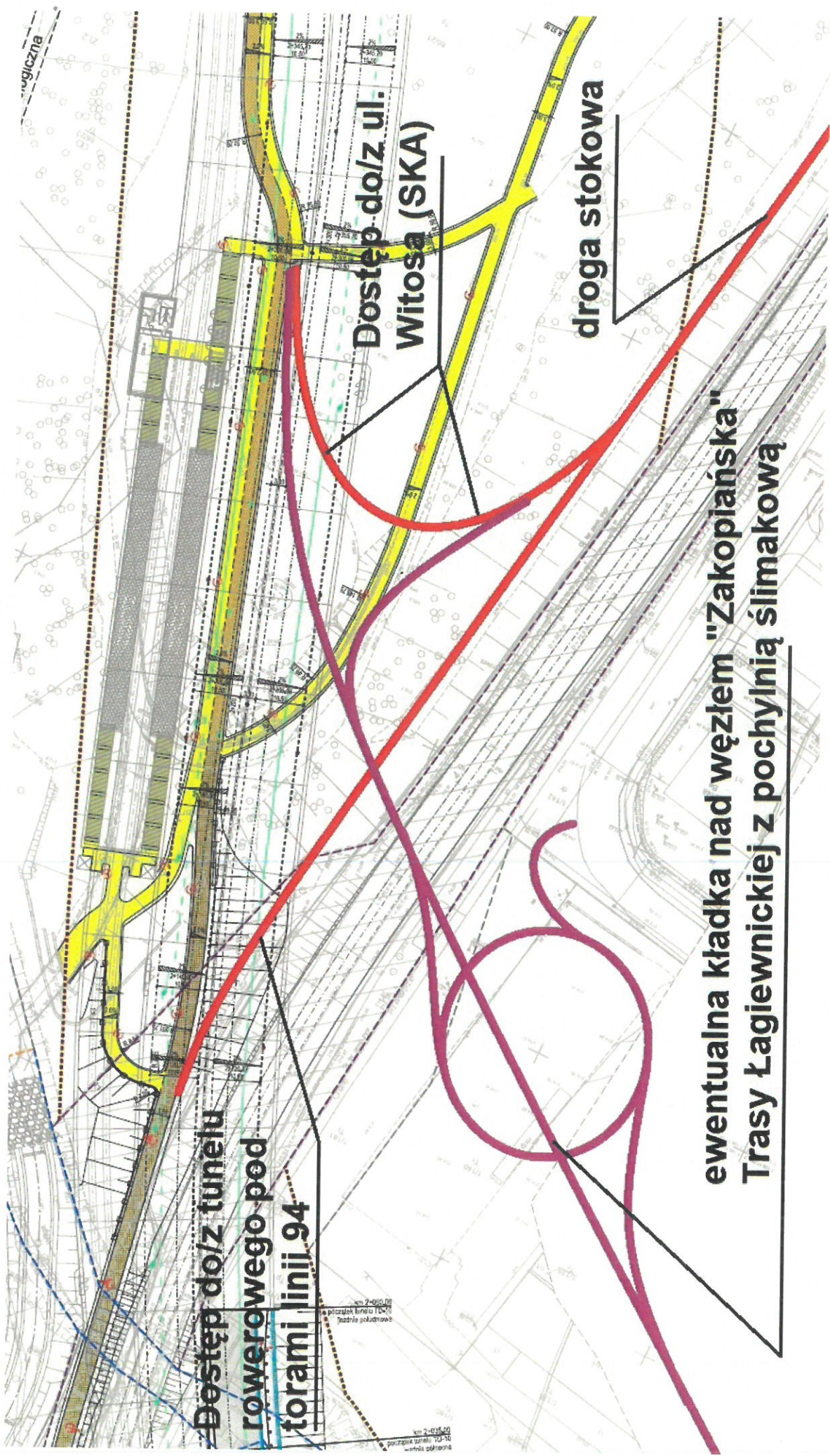




terminie, w miarę potrzeby (zagospodarowanie terenu na północ od autostrady lub budowa trasy głównej nr 12). Nie należy wykluczać budowy bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej przy spodziewanym dużym natężeniu ruchu kolejowego oraz przy ewentualnej zabudowie mieszkaniowej terenów na północ od autostrady generującej duży ruch rowerowy.







ewentualna kładka nad węzłem "Zakopiańska"  
Trasy Łagiewnickiej z pochylnią ślimakową





**dowiązanie do drogi  
dla rowerów od ul.**

**Witosa i przyczółek  
ewentualnej kładki**

**dowiązanie do tunelu  
rowerowego pod  
torami linii nr 94**

**ewentualna kładka  
nad węzłem  
"Zakopiańska"  
wraz z pochylnią  
ślimakową do ul.  
Marcika**

**Droga stokowa**

