

IR-04.7211.145.2021

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

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DO PRZEBUDOWY UL. PÓŁŁANKI

W odpowiedzi na wiadomość przekazaną drogą elektroniczną z adresu sstys@zdmk.krakow.pl 11 maja 2021 r. oraz przekazaną informacją o uwzględnieniu docelowych parametrów ulicy Półłanki, wynikających z ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (mpzp) obszaru „Płaszów-Rybitwy” (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2012 r. poz. 6544), przedkładam następujące warunki do przebudowy ul. Półłanki.

- Konieczne jest objęcie koncepcją skrzyżowania ul. Christo Botewa z ul. Śliwiaka i ul. Półłanki. W szczególności, należy przeanalizować natężenia i strukturę kierunkową, rozkład ruchu na pasy oraz długość dodatkowych pasów do skrętu. 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.
- Ulica Półłanki winna posiadać obustronne chodniki o szerokości dostosowanej do przewidywanego docelowego natężenia ruchu pieszego, jednak nie mniejszej niż 2,00 m.
- Infrastrukturę dla ruchu rowerowego, w tym ścieżki rowerowe, należy projektować zgodnie z wytycznymi Zarządu Transportu Publicznego.
 - Zwracam uwagę, iż docelową klasą ulicy Półłanki na odcinku od skrzyżowania z ul. Nad Drwiną w kierunku południowym, wynikającą z zapisów mpzp, jest dojazdowa. Tym samym należy przeanalizować zasadność projektowania wydzielonej infrastruktury rowerowej na ww. fragmencie ulicy, mając na względzie docelowe jej przeznaczenie.
- Infrastruktura dla niechronionych uczestników ruchu drogowego winna być odsunięta od krawędzi jezdni poprzez zieleniec, w szczególności na odcinku kształtowanym w ciągu ulicy klasy zbiorczej.
- Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów:
 - winny być wyposażone w wyspy azylu o szerokości co najmniej 2,50 m, w szczególności na odcinku kształtowanym w ciągu ulicy klasy zbiorczej.

- winny posiadać dedykowane oświetlenie zapewniające wzajemną widoczność pomiędzy kierującymi a pieszymi, w szczególności w okresie niedostatecznej widoczności. Oświetlenie to winno obejmować także obszar oczekiwania przed jezdnią oraz na wyspach azylu.
- Szerokości pasów ruchu winny być normatywne, z uwzględnieniem istniejącej i przewidywanej struktury rodzajowej.
- W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
- Należy przeanalizować zmianę obsługi placu targowego na skrzyżowaniu ul. Christo Botewa z ul. Półtanki. Zwracam uwagę, iż znaczny ruch generowany przez plac targowy powoduje tworzenie się kolejek pojazdów na ul. Półtanki (pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Christo Botewa a zjazdem na teren zamierzenia), jak również na ul. Śliwiaka (na dodatkowym pasie ruchu do skrętu w lewo, jak i niejednokrotnie na pasie ruchu do jazdy na wprost). Rozwiązaniem rekomendowanym jest zamknięcie zjazdów na teren placu targowego położonych najbliższej skrzyżowania z ul. Śliwiaka.
- W przypadku projektowania miejsc postojowych w pasie drogowym:
 - stanowiska postojowe należy projektować w sposób zapewniający właściwą widoczność w rejonach przejść dla pieszych, zjazdów i skrzyżowań; konieczne jest ich odsunięcie od ww. miejsc o nie mniej niż 10 m;
 - przy projektowaniu zatok o prostopadłym lub ukośnym sposobie parkowania, konieczne jest zastosowanie rozwiązań zapewniających niezmnieszenie użytkowej szerokości chodnika przez zwis zaparkowanego pojazdu;
 - należy przewidzieć wyznaczenie stanowisk postojowych dla osób z niepełnosprawnościami, zgodnie z art. 12a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470 z późn. zm.).
- Należy przeanalizować wykonanie skrzyżowania ul. Półtanki z ul. Nad Drwiną jako ronda. Zaleca się wykonanie co najmniej dwóch wariantów skrzyżowania, uwzględniając przewidywaną zmianę charakteru południowego odcinka ul. Półtanki oraz skierowanie większej części ruchu na ulicę o przebiegu równoleżnikowym. Jednocześnie skrzyżowanie to winno posiadać parametry właściwe do funkcjonowania bez rozbudowy okolicznego układu drogowego.

Ponadto.

- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej (docelowej) oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).
- Parametry techniczne projektowanych rozwiązań 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).

Jednocześnie zwracam uwagę na to, iż trwają obecnie prace nad sporządzeniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Nowe Miasto”. Dotychczasowe projekty planu zakładały znaczną intensyfikację zabudowy kubaturowej oraz rozbudowę układu ulicznego. W przypadku ogłoszenia planu oraz rozpoczęciu realizacji zaplanowanych zamierzeń, zakładane parametry ul. Półtanki mogą okazać się niewłaściwe dla obsługi ruchu (zwiększone natężenia ruchu, inna struktura rodzajowa i kierunkowa). Tym samym konieczne jest pozyskanie stanowiska Wydziału Planowania Przestrzennego UMK w sprawie oraz koordynacja zadań.

Powyższe wytyczne zachowują ważność przez 2 lata od dnia ich wydania.

Z poważaniem,

Dyrektor Wydziału
Łukasz Gryga

Otrzymują:

- adresat
- Pani Stanisława Styś – ZDMK IP – <sstys@zdmk.krakow.pl>
- 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

