

IR-04.7211.293.2021

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

Dotyczy przebudowy ul. Piastowskiej na wysokości Krakowskiego Centrum Muzyki
Data pisma 15.10.2021 r.
Data wpływu 15.10.2021 r.
Znak sprawy IPT.452.14.1.2021

Szanowni Państwo,

przedkładam wytyczne, jakie winny być wzięte pod uwagę przy okazji przebudowy ul. Piastowskiej.

Zakres zadania oraz podstawowe parametry infrastruktury

- Konieczne jest objęcie przebudową skrzyżowań ul. Piastowskiej z:
 - al. 3 Maja;
 - ul. Mydlnicką/ul. Igrców.
- Zakres zadania w kierunku południowym winien obejmować odcinek ul. Piastowskiej do mostu na Rudawie, łącznie z przejściem dla pieszych w okolicy mostu. Zwracam uwagę, iż pozwoli to na właściwe kształtowanie ruchu pieszego w obszarze Błóń, co może przyczynić się do zmniejszenia jego natężenia w bezpośrednim sąsiedztwie Centrum Muzyki.
- Przecięcie ul. Piastowskiej z ul. Mydlnicką oraz ul. Igrców jest skrzyżowaniem z przesuniętymi wlotami podporządkowanymi. Mając na względzie konieczność kształtowania układu drogowego w sposób bezpieczny, czytelny oraz jednoznaczny, z zastosowaniem rozwiązań standardowych, konieczne jest skorygowanie skrzyżowania w taki sposób, by wlot ul. Mydlnickiej zlokalizowany był naprzeciwko wlotu ul. Igrców, bez zastosowania odsunięcia.
- Przedstawione rozwiązania winny nie stać w sprzeczności z możliwością realizacji planowanych w okolicy miejskich inwestycji, w szczególności budowy linii tramwajowej łączącej Cichy Kącik – Azory. Przebudowa ul. Piastowskiej nie może:
 - pogarszać niezawodności sieci tramwajowej;
 - pogarszać funkcjonalności oraz zwartości węzła przesiadkowego;
 - ograniczać możliwości osiągnięcia celów budowy ww. linii tramwajowej.

- Należy zapewnić zwartość istniejącego węzła przesiadkowego – w szczególności nie pogarszać względem stanu istniejącego.
- Dopuszcza się zastosowanie wyniesionych przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów, jak również wyniesionych tarcz skrzyżowań i odcinków ulic. W takim przypadku należy przeanalizować zasadność rozwiązań pod kątem bezpieczeństwa, czytelności, spójności oraz możliwości prowadzenia ruchu autobusów i pojazdów ciężarowych, jak również powiązania z ruchem pieszym i rowerowym.

Infrastruktura dla niechronionych uczestników ruchu drogowego

- Należy projektować obustronne chodniki o normatywnych szerokościach.
- Konieczne jest wskazanie rozwiązań kształtowania ruchu rowerowego w obszarze. Rozwiązaniem wstępnie sugerowanym jest likwidacja istniejących dróg dla rowerów na jezdni z jednoczesną budową ścieżek rowerowych oraz dostosowaniem geometrycznym skrzyżowań z ul. Igrców/ul. Mydlnicką oraz z al. 3 Maja, jak również zapewnienie spójnych rozwiązań rowerowych także na dalszym odcinku sieci ulicznej (w tym wykonanie ścieżki rowerowej w ciągu ul. Piastowskiej z powiązaniem w kierunku północnym). Działania te mogą być etapowane, jednak docelowo Centrum Muzyki winno być obsługiwane poprzez bezpieczną i spójną sieć dróg dla rowerów.
- Należy przeanalizować sposób oddzielenia ruchu pieszego i rowerowego oraz ich przecinania mając na względzie także ich natężenia oraz kierunki potoków ruchu.
- Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów:
 - winny być wyposażone w wyspy azylu o szerokości co najmniej 2,50 m, chyba że są projektowane na wyniesionej powierzchni jezdni (skrzyżowania); wyspy te winny być wykonane na etapie organizacji ruchu (prefabrykaty);
 - 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 wispach azylu.
- W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej. Rozwiązaniem rekomendowanym jest ich montaż poza ciągami pieszymi i rowerowymi i ich skrajniami.

Parametry infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu drogowego (chodniki, ścieżki rowerowe/drogi dla rowerów, przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów, powierzchnie akumulacji, wielkości peronów przystankowych itd.) winny uwzględniać przewidywane docelowe natężenie pieszych i rowerzystów. Zwracam uwagę, iż obszar zadania znajduje się w centrum miasta (na granicy śródmieścia funkcjonalnego), w pobliżu wielu generatorów i absorberów ruchu pieszego i rowerowego, związanych w szczególności z:

- ruchem rekreacyjnym (Błonia, Park Jordana);
- projektowanym Krakowskiego Centrum Muzyki;

- planowanymi inwestycjami kubaturowymi w okolicy (w tym na ul. Mydlnickiej).

Parametry infrastruktury dla niechronionych uczestników ruchu drogowego winny być także zaopiniowane przez Zarząd Transportu Publicznego.

Ponadto

- Szerokości pasów ruchu winny być normatywne, z uwzględnieniem istniejącej i przewidywanej struktury rodzajowej.
- Projektowane rozwiązania winny uwzględniać możliwość odbywania imprez na drogach publicznych. Należy uwzględnić organizację imprez, które odbywają się w sposób cykliczny na okolicznej sieci drogowej.
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej (docelowej) oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).

W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:

- telefonicznie – pod numerem 12 616 84 65 (sprawę prowadzi Tomasz Powęzka)
- osobiście – Referat Geometrii Dróg i Sterowania Ruchem, ul. Wielopole 1, pokój 202
- e-mailowo – ir.umk@um.krakow.pl

Z wyrazami szacunku

DYREKTOR WYDZIAŁU

Lukasz Gryga

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

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



