



Kraków, dn. 23 stycznia 2018r.

Znak sprawy: KMR/6/2018

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa**

dot. projektu budowy Północnej Obwodnicy Krakowa (POK) w ciągu drogi ekspresowej S-52,  
odcinek węzeł Modlniczka – węzeł Mistrzejowice.

Szanowni Państwo,

nasze Stowarzyszenie zwraca państwa uwagę na fakt, iż przedstawiony na stronie internetowej **projekt** Północnej Obwodnicy Krakowa (<https://www.gddkia.gov.pl/pl/3515/Polnocna-Obwodnica-Krakowa-S52>) **w zakresie infrastruktury rowerowej należy uznać za nieprawidłowy, a częściowo wręcz niebezpieczny dla przyszłych użytkowników tej infrastruktury.**

W szczególności, infrastruktura ta jest – niemal w całości – niezgodna z dokumentem GDDKiA „Wytyczne dla infrastruktury pieszej i rowerowej” wydanie 02 z 16/01/2017. Wydaje się, że istotne jest, by dokumentacja zamówiona przez GDDKiA była zgodna ze standardami ustalonymi przez GDDKiA.

Podstawowe wady infrastruktury rowerowej:

1. Niewłaściwa nawierzchnia (Wytyczne GDDKiA w punkcie 2 nakazują stosowanie betonu asfaltowego na ścieżkach rowerowych oraz ciągach pieszo-rowerowych).
2. Nieprawidłowe rozwiązanie skrzyżowań z jezdniami w zakresie geometrii oraz różnic wysokości elementów drogi (uskok co najwyżej 10mm wg Wytycznych GDDKiA, pkt 2).
3. Niestosowanie min. promieni łuków na ścieżkach rowerowych oraz ciągach pieszo-rowerowych (15m wg Wytycznych GDDKiA, pkt 2).
4. Zakończenia ciągów pieszo-rowerowych nie pozwalają na bezpieczną kontynuację jazdy w ruchu ogólnym (wymaganie zapisane w Wytycznych GDDKiA, pkt 2).
5. Bezzasadne stosowanie ciągów pieszo-rowerowych.

Uwagi szczególne:

1. Rys006.pdf/Rys007.pdf:

Ciąg pieszo-rowerowy na drodze dojazdowej nr 09 pomiędzy obiektem MD-04a a końcem drogi dojazdowej 09. Po pierwsze - prowadzenie ruchu rowerowego na drodze klasy D poza jezdnią jest błędem samo w sobie. Nie podnosi ono bezpieczeństwa rowerzystów ze względu na konieczność wykonywania niebezpiecznych manewrów na końcach tego ciągu (włączanie się do ruchu z przecinaniem potoków ruchu ogólnego), spowalnia ruch rowerowy i czyni go mniej wygodnym. Jeszcze bardziej niezrozumiałe jest to, że omawiany ciąg nie ma kontynuacji nawet w obrębie projektowanej inwestycji, co jeszcze bardziej obniża jego przydatność. Skrzyżowania



ciągu z ruchem ogólnym (droga dojazdowa nr 10) są rozwiązane w sposób nieprawidłowy - stosuje się ciasne odgięcia toru jazdy ( $R=8m$ ), które pogarszają wzajemną widoczność rowerzystów i kierowców na przejazdach rowerowych oraz utrudniają ruch rowerowy. Nie stosuje się na nich nawet obniżonych krawężników (legenda rysunku zawiera taką pozycję, więc nie jest to efekt niedostatecznej szczegółowości projektu koncepcyjnego). Zakończenia ciągu są również nieprawidłowe - nie pozwalają na bezpieczne włączenie się w ruch ogólny.

**Wnosimy o:** całkowitą rezygnację z tego ciągu jako szkodliwego dla ruchu rowerowego i prowadzenie ruchu rowerowego w ruchu ogólnym.

### 2. Rys009.pdf:

Projektowaną po stronie wschodniej węzła ścieżkę rowerową zgodnie z wytycznymi GDDKiA należy wykonać z betonu asfaltowego. Ponadto, projektowana ścieżka nie ma zachowanych minimalnych promieni łuków poziomych w okolicach przejazdów rowerowych - w okolicy jednego z przejazdów rowerowych zastosowano nawet promień łuku równy 0m. Jest to oczywiste niedotrzymanie wymagań GDDKiA. Na wysokości osi S52 pojawia się niepotrzebny przeplot z chodnikiem. Zakończenie ścieżki rowerowej jest przewidziane w drodze dojazdowej, co utrudnia kontynuację jazdy w kierunku Węgrzc.

**Wnosimy o:** poprawienie powyższych niezgodności z Wytycznymi oraz o prowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż głównego przebiegu DK7 do końca inwestycji oraz włączenie w ruch ogólny w okolicy końca zakresu inwestycji. Ze względu na przylegającą do węzła rozbudowę al. 29-go Listopada planowanej przez m. Kraków zawierającą ścieżki rowerowe po obu stronach inwestycji, wnosimy również o wyznaczenie drugiej ścieżki rowerowej po stronie zachodniej węzła, symetrycznie do proponowanego przebiegu po stronie wschodniej.

### 3. Rys010.pdf:

Ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż DP2162K. Co prawda ciąg pieszo-rowerowy jest doprowadzony do końców zakresu inwestycji, co w przyszłości będzie umożliwiło jego kontynuację, w obecnym kształcie jest on elementem utrudniającym ruch rowerowy. Bez kontynuacji, aby z niego skorzystać (do czego Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym rowerzystę zobowiązuje), rowerzysta, szczególnie poruszający się w kierunku północnym, jest zmuszony wykonać niebezpieczne manewry zarówno przy wjeździe, jak i zjeździe z ciągu (przecinanie kierunków ruchu ogólnego poza skrzyżowaniem). Ze względu na nikłą szansę budowy dalszej części ciągu w dającej się przewidzieć przyszłości,

**wnosimy o:** całkowitą rezygnację z budowy tego ciągu lub przynajmniej rezygnację z oznaczania go znakami C13/C16 do czasu budowy dalszego jego przebiegu. Należy w takim wypadku zaznaczyć, że projektowany ciąg w zakresie nawierzchni, rozwiązań skrzyżowań oraz promieni łuków poziomych, jest obciążony tymi samymi wadami, które zostały opisane w przypadku ciągu wzdłuż drogi dojazdowej 09.



4. Rys011.pdf:

Ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Krakowskiej.

**Uwagi i wnioski w całości analogiczne do uwag dotyczących ciągu wzdłuż DP2162K.**

Z poważaniem,  
Za Zarząd Stowarzyszenia,

Krzysztof Nil Ryba  
/podpisano elektronicznie/

Oświadczenie

Korespondencję w tej sprawie proszę kierować do mnie za pomocą środków komunikacji elektronicznej zgodnie z art. 39' ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.).

Otrzymują:

- Adresat
- a/a