



**Zarząd Dróg Miasta Krakowa
31-586 Kraków, ul. Centralna 53**

dot. rozbudowy ulicy Mochnaniec w Krakowie wraz z przebudową skrzyżowania z ulicą Bunscha

Szanowni Państwo,

w związku z planowaną i konsultowaną „rozbudową ulicy Mochnaniec w Krakowie wraz z przebudową skrzyżowania z ulicą Bunscha” realizując cele statutowe, działając w interesie społecznym na podstawie art 241 KPA **wnosimy o:**

1. obniżenie ścieżki rowerowej względem chodnika o 3 do 5cm zgodnie z zapisem i szkicem zawartym w punkcie 6.2 "nowych" standardów rowerowych (właśnie przyjętych) lub p. 4.2 "starych" standardów (obowiązujących w chwili rozpoczęcia projektowania)
2. nie stosowanie przebrukowań na przejeździe rowerowym przez wlot ul. Mochnaniec - jest to nawierzchnia utrudniająca jazdę rowerem.
3. nie stosowanie krawężników, także obniżonych, na połączeniach dróg rowerowych z jezdnią. Krawężnik, nawet taki z odkryciem 0cm, jest odczuwalny dla rowerzysty (praktycznie zawsze jest tam skokowe załamanie niwelety drogi dla rowerów, do tego projektowane odkrycie 0cm jest bardzo podatne na błędy wykonawcze i zwykle nie jest 0cm w rzeczywistości) i pogarsza komfort podróży. Nie jest do co prawda duże utrudnienie, ale rowerzysta spotyka się z nim bardzo często (w omawianym projekcie - przejazd przez ul. Bunscha oznacza 4 takie krawężniki) więc zasadne jest eliminowanie tych przeszkód z trasy rowerzysty. Jest to standard w krajach rozwiniętych rowerowo, takich jak Holandia:



jest to też rozwiązanie coraz częściej stosowane w Polsce, poniżej przykład z Wrocławia:



oraz Warszawy:



Jest to również wymóg zapisany w uchwale Rady Miasta Krakowa nr XCI/2394/17, par 3.f

4. Zastosowanie sygnalizacji świetlnej na przebudowanym skrzyżowaniu. Plan sytuacyjny nie precyzuje czy na przebudowanym skrzyżowaniu zostanie zastosowana sygnalizacja świetlna. Jeśli nie z punktu widzenia BRD rozwiązanie jest katastrofalne - wyprzedzanie przed PdP i PdR, omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu lub rowerzyście będą codziennością. Podobne PdP wraz PdR na Armii Krajowej 28 zostało wyposażone w sygnalizację świetlną aby zwiększyć bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu.

5. Jeżeli skrzyżowanie będzie wyposażone w sygnalizację należy przedstawić na planie sytuacyjnym skrajnie DDR w stosunku od wszystkich masztów



6. Rozdzielenie DPR na DDR + chodnik. CPR po południowej stronie ul. Bunscha powinien zostać rozdzielony na DDR+chodnik, miejsca jest wystarczająco, a takie substandardowe rozwiązania są niedopuszczalne na głównej trasie rowerowej.

7. Wyjaśnienie na piśmie, jak ma wyglądać skomunikowanie CPR na początku zakresu z jezdnią ul. Bunscha - czy poprzez punkt teleportacyjny? Należy wykonać włączenie analogicznie jak po północnej stronie z obniżeniem krawężnika do 0 cm

8. Poprawienie legendy - w legendzie brak zastosowania obniżenia krawężników z obniżeniem do 0 cm (PdR) i 2 cm (PdP)

Informacje dot. oczekiwanego sposobu załatwienia sprawy

- W odpowiedzi każdorazowo proszę podać nasz numer sprawy widoczny w lewym górnym rogu pisma.
- Odpowiedź proszę udzielić w formie tekstu otwartego (DOC, ODT, TXT), który umożliwi jego odczytanie również osobom z niepełnosprawnością narządu wzroku.
- **W odpowiedzi prosimy o zachowanie numeracji zgodnej z wnioskiem oraz odniesienie się explicite do każdego z punktów**, a w przypadku odpowiedzi negatywnej na dany punkt lub podpunkt proszę podać podstawę prawną przedstawionego stanowiska.
- Ponadto informuję, że decyzją Zarządu Stowarzyszenia korespondencja dotycząca spraw publicznych prowadzona przez Stowarzyszenie publikowana jest na stronach internetowych <https://kmr.org.pl>

Z poważaniem,
Za Zarząd Stowarzyszenia,
/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