



Kraków, dn. 14 listopada 2017r.

Znak sprawy: KMR/15/2017

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu
31-586 Kraków, ul. Centralna 53

dot. koncepcji budowy ścieżki rowerowej wzdłuż Al. 29 Listopada

Szanowni Państwo,

projekt budowy infrastruktury rowerowej wzdłuż al. 29 Listopada na odcinku między ul. Żelazną i ul. Opolską/Woronicza opublikowany na stronie <http://rowery.zikit.pl/audyt/koncepcja-budowy-sciezki-rowerowej-wzdluz-al-29-listopada/>

należy uznać za niewystarczający i nie nadający się do realizacji w zaproponowanym kształcie.

Al. 29 Listopada stanowi przebieg trasy głównej nr 7 łączącej północną granicę Krakowa ze ścisłym centrum miasta i docelowo ma umożliwić bezpośredni dostęp do centrum z rejonu Prądnika Białego, Prądnika Czerwonego i miejscowości graniczących z Krakowem. Demografia obszaru, bliskość centrum i brak tras alternatywnych wskazuje, że na trasie mogą wystąpić strumienie ruchu rowerowego wyższe niż notowane obecnie na drodze dla rowerów na ul. Mogiłskiej.

Projekt powinien założyć przebieg wysokiej jakości drogi dla rowerów przynajmniej po jednej stronie al. 29 Listopada na całym odcinku (wschodniej lub zachodniej) i dowiązanie do dalszego przebiegu trasy głównej nr 7 (po stronie północnej - przebudowa al. 29 Listopada do granicy miasta, po stronie południowej - dowiązanie do ul. Żelaznej i dalej do tunelu rowerowego pod dworcem głównym PKP). Ponadto projekt powinien zakładać dowiązanie przebiegu do pozostałych relacji które przecinają lub obsługują trasę nr 7 (przede wszystkim trasa główna nr 5 w ul. Opolskiej ale też dowiązania pośrednie - ul. Kamienna, ul. Prandoty, ul. Wileńska i inne).

Projekt nie zmienia substandardowego charakteru ruchu rowerowego na zasadniczych odcinkach al. 29 Listopada i sprowadza się do niedopuszczalnej organizacji ruchu jako droga dla rowerów i pieszych, gdzie rowerzysta musi ustępować miejsca pieszem i gdzie niemożliwe jest określenie ani prędkości miarodajnej ani przepustowości.

W szczególności problem dotyczy konfliktowego odcinka po stronie wschodniej al. 29 Listopada między ul. Żelazną a ul. Prandoty (rejon cmentarza Rakowickiego), ale występuje także w wielu innych miejscach.

Naszym zdaniem w celu zapewnienia wysokich parametrów użytkowych podstawowy przebieg trasy powinien być zlokalizowany po zachodniej stronie al. 29 Listopada, a przebieg po stronie wschodniej powinien być przewidziany jako uzupełniający, choć możliwe jest przeniesienie przebiegu pod warunkiem zachowania wysokich parametrów jakościowych, w tym - minimalizacji czasu oczekiwania na sygnalizacji świetlnej.



Uwagi szczególne:

1) Błędne (niewystarczające) dowiązanie drogi dla rowerów do ul. Żelaznej. Relacja od centrum (od południa) nie jest obsługiwana. Zaproponowane dla tej relacji rozwiązanie jest niezgodne ze sztuką i zasadami ruchu drogowego. Czy rowerzysta ma wjechać na chodnik? Na podstawie jakiego przepisu? Czy parametry rozwiązania umożliwiają ruch rowerów tandem, z przyczepkami, trójkołowych? Geometria wskazuje że jest to nieprzejezdne takim rowerem. Poprawne rozwiązanie powinno obejmować:

- wlot w dwukierunkową drogę dla rowerów na wysokości obecnego zjazdu publicznego (jezdni asfaltowa, albo przez ten wjazd albo w pobliżu)
- wyznaczenie z jezdni ul. Żelaznej pasa do lewoskrętu rowerów chronionego wyspą dzielącą w krawężnikach w osi jezdni ul. Żelaznej (na wysokości zjazdu lub bliżej skrzyżowania)
- prowadzenie ruchu rowerowego dwukierunkową drogą dla rowerów do skrzyżowania z ul. Wita Stwosza.

Na tym samym odcinku rozwiązanie po stronie wschodniej al. 29 Listopada jest substandardem wywołującym konflikty pieszy-rower i rower-rower (całkowity brak azylu przed proponowanym przejazdem dla rowerzystów przez al. 29 listopada, oczekiwanie grupy rowerzystów na sygnale czerwonym uniemożliwia ruch rowerowy i pieszy na relacji wzdłuż osi jezdni ze względu na brak miejsca).

2) Rozwiązanie między skrzyżowaniem z ul. Wita Stwosza i ul. Kamienną po stronie wschodniej jest niedopuszczalne zarówno ze względu na proponowaną organizację ruchu (droga dla rowerów i pieszych) jak i niedopuszczalną geometrię (promienie łuków poziomych równe zero - na styku z przejazdem dla rowerzystów). Projekt jest nie do przyjęcia, utrudnia lub wręcz uniemożliwia ewakuację z przejazdu (skrzyżowania) i wymijanie się rowerzystów w tym miejscu, co stanowi niedopuszczalne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Można rozważyć prowadzenie (nawet tymczasowe) ruchu rowerowego między ul. Żelazną i Wita Stwosza wzdłuż torów kolejowych w śladzie planowanej ul. Miłosa wykorzystując istniejące przejścia dla pieszych na załomie ul. Wita Stwosza i dowiązanie jej do jezdni ul. Kamiennej. Wówczas ruch rowerowy będzie prowadzony poza pasem drogowym al. 29 Listopada aż do skrzyżowania z ul. Kamienną. Rozwiązanie wymaga bardzo precyzyjnego planowania inwestycji ul. Miłosa (w tym - docelowo rozwiązania bezkolizyjnego dla ruchu rowerowego) i rozstrzygnięcia problemów własnościowych. Wydłużenie relacji jest warunkowo akceptowalne przez zmniejszenie kolizji. Wymaga ponadstandardowego oznakowania drogowego.

3) Rozwiązanie między skrzyżowaniem al. 29 Listopada i ul. Kamiennej a skrzyżowaniem z ul. Rogatka jest akceptowalne wyłącznie na wysokości przystanku autobusowego, gdzie ruch rowerowy jest prowadzony drogą dla rowerów za wiatą przystankową. Skrzyżowanie z ul. Rogatka powinno być prowadzone grzbietem wyniesionego progu zwalniającego i należy poprawić widoczność na skrzyżowaniu, usuwając drzewa i inne przeszkody z narożnika przy przystanku autobusowym.

4) odcinek po stronie zachodniej między ul. Rogatka a przekrojem G/G (na północ od skrzyżowania z ul. Zenona Klemensiewicza) jest zaprojektowany wadliwie i jest nie do przyjęcia. Na tym odcinku należy przewidzieć drogę dla rowerów aby zapewnić wysoką prędkość projektową, zminimalizować konflikty z ruchem pieszym i wytworzyć bezkolizyjny azyl na wjeździe na przejazd rowerowy przez jezdnię al. 29 Listopada. Dopuszczalne są rozwiązania takie jak odcinki jednokierunkowe o szer. 1,0 m dla obu kierunków w celu ominięcia drzew. Wymagają one



precyzyjnego oznakowania tablicami ostrzegawczymi i kierującymi i dobrego oświetlenia po zmierzchu.

Jedyny odcinek, gdzie z braku miejsca dopuszczalne jest rozważanie prowadzenia ruchu pieszego i rowerowego na wspólnej przestrzeni to krótki odcinek w rejonie posesji al. 29 Listopada 34-36 (rejon ślepego końca ul. Langiewicza). Ul. Langiewicza powinna być dostępna z drogi dla rowerów - konieczne jest doprojektowanie połączenia.

Wiadukt nad torami kolejowymi ma po stronie zachodniej większy faktyczny przekrój poprzeczny, niż wskazano w projekcie. Istniejący rurociąg (ciepłociąg?) spoczywający na obiekcie powinien zostać przełożony poza przekrój istniejącej kapy chodnikowej obiektu.

5) Odcinek między ul. Prandoty i ul. Wileńską po stronie wschodniej może być uznany za trwałą substandard, obsługujący ruch docelowo źródłowy (lokalny) i przyjęty w proponowanej formie.

6) Rozwiązanie po stronie zachodniej na północ od przekroju G/G - przy zastrzeżeniu dotyczącym oddzielenia ruchu rowerowego od pieszego jest na odcinku do skrzyżowania z ul. Wileńską (Klemensiewicza) co do zasady do przyjęcia. Jednak zmienny przekrój połączony z wężykowaniem przebiegu stwarza duże ryzyko kolizji czołowych. W celu uzyskania czytelnego przebiegu należy wyciąć drzewo i dostosować przebieg do łuków poziomych o promieniu min. 15 m.

Zamiennie, dopuszczalne jest wprowadzenie drogi dla rowerów w jezdnię ul. Klemensiewicza (teren uniwersytetu Rolniczego) i prowadzenie jej na całej długości parkingu (konieczna jest budowa obejść szlabanów wjazdowych i uzgodnienia z Uniwersytetem)

7) Zamiast rozwiązania w postaci ciągu pieszo-rowerowego i przeniesienia ekranu akustycznego proponuje się prowadzenie ruchu rowerowego przez ciąg parkingu Uniwersytetu Rolniczego i włączenie ruchu rowerowego do projektowanej drogi dla rowerów w rejonie przystanku na wysokości skrzyżowania z ul. Żmujdzką. Patrz też pkt. 9 poniżej.

8) rozwiązanie między ul. Żmujdzką a ul. Opolską niedostateczne. Należy przewidzieć drogę dla rowerów i dużo większe poszerzenie obiektu inżynierskiego, aby zapewnić obszary akumulacji na wlotach przejazdów dla rowerzystów (skos do istniejących schodów nad wodę). Jest to miejsce przecięcia dwóch głównych tras rowerowych i należy spodziewać się natężeń ruchu rowerowego przekraczających 500 rowerów/godzinę na relacji wzdłuż al. 29 Listopada. Na odcinku al. 29 listopada między Żmujdzką a Opolską można rozważyć przebudowę (zweźnienie, likwidację) szerokiego pasa dzielącego w krawężnikach poza przejściami dla pieszych w celu korekty geometrii jezdni i poszerzenia dostępnego dla przebudowy i wykorzystania dla ruchu rowerów przekroju pasa drogowego.

9) Dopuszczalne jest podjęcie decyzji o przeniesieniu podstawowego przebiegu trasy na wschodnią stronę al. 29 Listopada na wysokości skrzyżowania z ul. Wileńską. Wymaga to jednak budowy drogi dla rowerów i dużych obszarów akumulacji w północnym narożniku skrzyżowania al. 29 Listopada i Klemensiewicza.

10) Odcinek między ul. Wileńską a Opolską po stronie wschodniej wymaga niewielkich korekt. Przede wszystkim należy rozważyć powiększenie przekroju poprzecznego drogi dla rowerów do 2,3-2,5 m i eliminację odcinków dróg dla rowerów i pieszych. Należy zapewnić skomunikowanie drogi dla rowerów z jezdniami ślepych odcinków ul. Prądyńskiego, Duchackiej, Wiśniowej



i Żytniej. Skrzyżowanie z ul. Sadową należy przebudować aby droga dla rowerów biegła grzbietem progu zwalniającego. Obiekt inżynierski nad rzeką Białuchą należy znacząco poszerzyć, analogicznie jak w pkt. 8) powyżej.

Załączniki:

- 8 szkiców koniecznych modyfikacji projektu

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:

- Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu
- a/a









