



Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

Kraków, dn. 12 marca 2018r.

Znak sprawy: KMR/6/2018/2

Wasz znak: O.KR.I-1.4110.15.1.2018.9.asw

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 (2)

Szanowni Państwo,

bardzo dziękujemy za wyczerpującą odpowiedź. Rozumiemy, że zgłaszane przez nas uwagi dotyczyły materiałów roboczych Koncepcji Programowej, który nie należy traktować ostatecznie. Chcemy jednak zwrócić uwagę, że były to na tym etapie jedyne materiały, jakie były dostępne, czyli tylko na ich podstawie można było wyciągać jakiegokolwiek wnioski, oraz nasze uwagi dotyczyły elementów jasno zdefiniowanych w Koncepcji. Analiza materiałów przesłanych przez Państwa wskazuje, że infrastruktura rowerowa została znacznie poprawiona. Chcielibyśmy jednak wyjaśnić kilka tematów.

Nie uważamy, by fakt, że Koncepcja nie jest „ostatecznym projektem” uniemożliwił zgłaszanie uwag, albo, że uwagi do niej nie są istotne. Koncepcja Programowa jest materiałem wyjściowym do opracowania Projektu Budowlanego i jest ważnym dokumentem, jeżeli chodzi o kształt i zakres elementów inwestycji.

Prosimy w związku z tym na etapie opracowywania Projektu Budowlanego, o udostępnienie naszemu Stowarzyszeniu dokumentacji w celu umożliwienia zgłoszenia uwag.

Chcemy podkreślić, że zarzut o błędności stosowania wydzielonego ciągu pieszo-rowerowego na drodze klasy D wynika z wieloletniej praktyki stosowania różnego typu infrastruktury rowerowej i ma odbicie wytycznych zapisanych w m. in. Standardach Rowerowych Miasta Krakowa, Standardach wykonawczych jakim powinna odpowiadać infrastruktura rowerowa na terenie Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego (są to standardy najprawdopodobniej obowiązujące na terenie inwestycji, w tab. 3.2 dla dróg klasy D jest zapis „Zalecane wspólne wykorzystanie przekroju drogi przez ruch samochodowy i rowerowy (brak fizycznej segregacji).”), Wytycznych Do Planowania, Projektowania i Utrzymania Dróg Rowerowych w M.St. Warszawie, Standardach technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Poznania, Standardach Projektowych i Wykonawczych dla Infrastruktury Rowerowej Województwa Dolnośląskiego, Standardach Projektowych i Wykonawczych Systemu Rowerowego Miasta Szczecin – wszystkie te dokumenty zawierają zapisy o braku segregacji ruchu rowerowego na drogach tej klasy i są one poparte wieloletnimi doświadczeniami w tym zakresie.

Oczywiście, nie istnieje podstawa prawna zakazująca stosowania tego typu rozwiązań w randze co najmniej Rozporządzenia, jednak trzeba tu zwrócić uwagę na bardzo niską szczegółowość przepisów ogólnych dotyczących ruchu rowerowego, czego na pewno są Państwo świadomi. Chcemy podkreślić, że wniosek o rezygnację z prowadzenia odrębnych ciągów rowerowych na rzecz prowadzenia ruchu rowerowego w ruchu ogólnym, oznacza prowadzenie ruchu rowerowego w ruchu ogólnym, a nie jak Państwo piszą, konieczność wyznaczenia na jezdni wydzielonych pasów ruchu dla rowerów.

Nie możemy również zgodzić się ze stwierdzeniem, że stosowanie ciągu pieszo-rowerowego jest rozwiązaniem nakładającym na rowerzystę obowiązki, które mają służyć zapewnieniu bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu. Zapewnienie możliwości „szybkiego i wygodnego” ruchu rowerowego powinno być jednym z podstawowych kryteriów przy realizacji infrastruktury przewidzianej dla rowerzystów, tak samo, jak szybkość i wygoda powinna być jednym z podstawowych kryteriów projektowania infrastruktury dla samochodów. Z szybkości i wygody powinno się oczywiście rezygnować, jeżeli zapewnia to większe bezpieczeństwo uczestnikom ruchu. I tutaj ciąg pieszo-rowerowy, jako przestrzeń mieszająca ruch rowerowy z pieszym (gdzie typowy rowerzysta porusza się 5-10 razy szybciej od typowego pieszego), na drodze niskiej klasy, gdzie na każdym przejeździe i zjeździe rowerzysta jest narażony na zderzenie boczne ze skręcającym pojazdem – który



Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

zgodnie z prawem ma obowiązek ustąpić rowerzyście pierwszeństwa – zagrożenie, które praktycznie nie występuje, w przypadku, kiedy rowerzysta znajduje się na jezdni, oznacza, że jest to również rozwiązanie mniej bezpieczne dla rowerzysty.

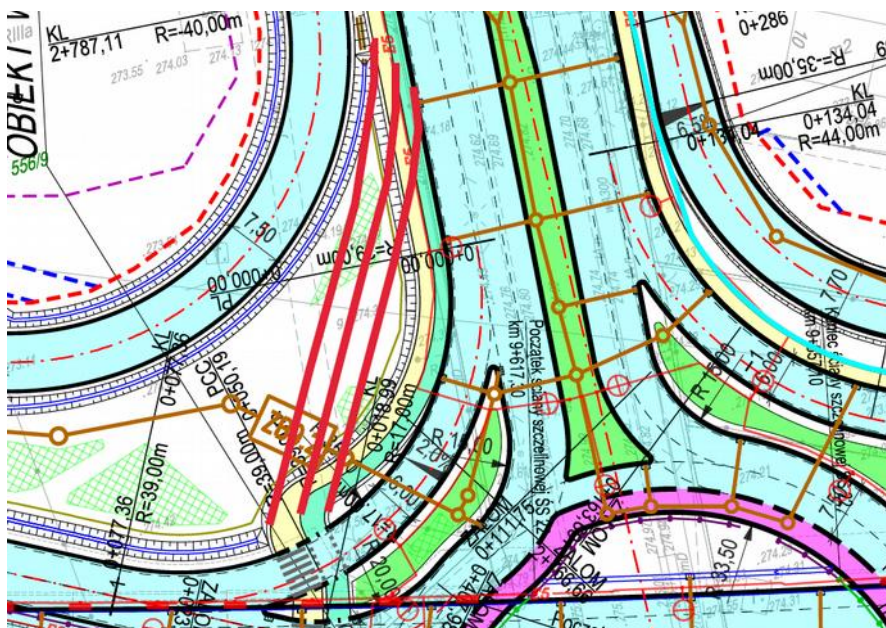
Chcemy więc jeszcze raz podkreślić, że na drogach najniższych klas prowadzenie ruchu rowerowego inaczej, niż na jezdni, jest dla rowerzysty mniej wygodne, wolniejsze oraz mniej bezpieczne niż na jezdni. Wydzielona infrastruktura rowerowa powinna za to powstawać na drogach wyższych klas, czego dobrym przykładem są wydzielone ścieżki rowerowe na węźle Węgrzce.

Nie możemy zgodzić się ze stwierdzeniem, że, ponieważ drogi lokalne nie będą docelowo w zarządzie GDDKiA, to stosowanie Wytycznych jest opcjonalne. Sam wstęp do Wytycznych mówi coś przeciwnego: „Niniejsze wytyczne stosuje się przy projektowaniu i realizacji inwestycji na sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA obejmujących lub wpływających na elementy infrastruktury pieszej lub rowerowej (chodniki, ścieżki rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe, przejścia dla pieszych, przejazdy dla rowerzystów)”. Inwestycja, którą jest projekt i budowa POK, jest „projektowaniem i realizacją inwestycji na sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA” i w związku z tym, elementy infrastruktury pieszej lub rowerowej, które obejmuje **lub na które wpływa**, powinny być projektowane z zastosowaniem Wytycznych. Jest oczywiste, że przebudowa dróg lokalnych wraz z towarzyszącą infrastrukturą rowerową, jako wchodzące w zakres inwestycji, jest realizowana w wyniku realizacji POK, czyli jest wyczerpana przesłanka opisana w Wytycznych

Chcemy także zwrócić uwagę, że w ramach opracowywania późniejszych etapów dokumentacji, tj. Projektu Budowlanego, oraz Projektu Wykonawczego, a więc w ramach prowadzonej przez Państwa inwestycji, będzie musiał zostać wykonany projekt Stałej Organizacji Ruchu, czyli nieprawdą jest stwierdzenie, że oznakowanie ciągów rowerowych na drogach poprzecznych nie leży w zakresie Państwa kompetencji. Rozumiemy jednak, że kontynuacja tych ciągów jest już w gestii zarządców odpowiednich dróg. Stąd nasza propozycja na tymczasowy brak oznakowania krótkich odcinków ciągów pieszo-rowerowych znakami C-13/C-16, co spowoduje, że rowerzyści, szczególnie poruszający się po stronie jezdni nieprzylegającej do ciągów pieszo-rowerowych, nie będą musieli wykonywać niebezpiecznych manewrów, jakimi są przecinanie pasa ruchu przeciwnego kierunku poza skrzyżowaniem, żeby wjechać oraz zjechać z tych krótkich odcinków ciągów, do czego są zobowiązani przez prawo.

Rozumiemy konieczność pewnych kompromisów geometrycznych, wynikających z ciasno wyznaczonych linii rozgraniczających inwestycję, które powodują brak możliwości stosowania promieni łuków na ścieżkach rowerowych. Jednak zauważamy, że są miejsca, gdzie stosuje się łuki mniejsze, niż 15m, mimo, że nie ma przeszkód terenowych.

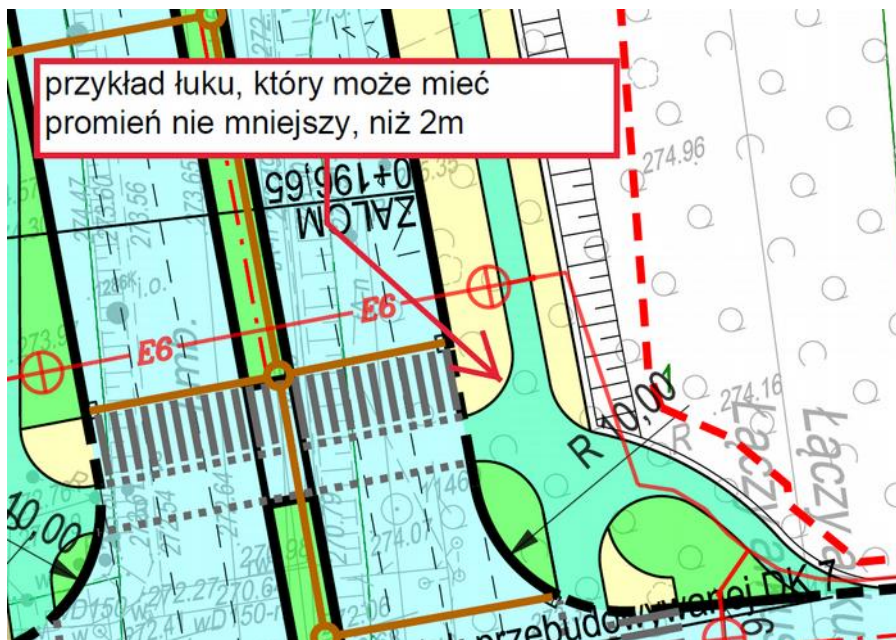
Jeden z takich przypadków, z szkicem propozycji wyprostowania (grube czerwone linie):



Rys. 1

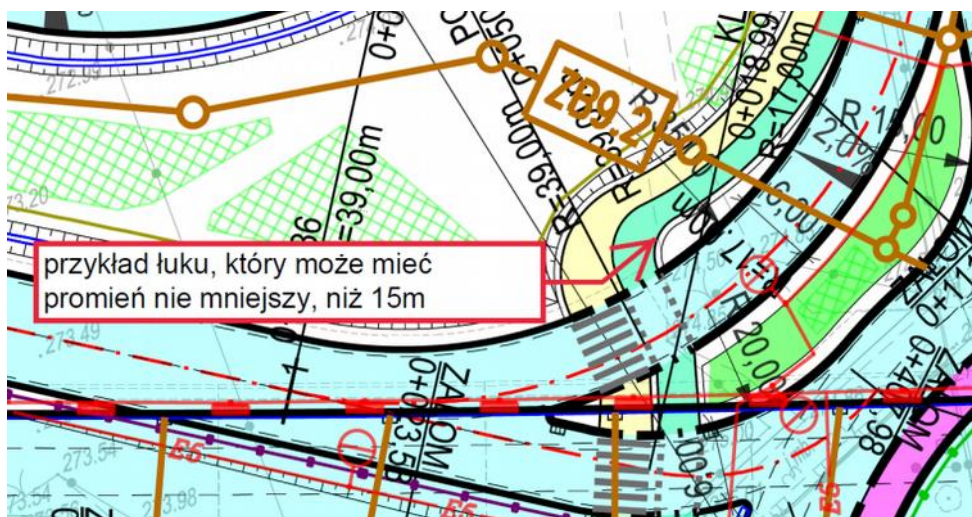
Chcemy również zwrócić uwagę, że zapis w Wytycznych mówi o promieniu łuku nie mniejszym, niż 2m tylko „w przypadku połączenia dróg dla rowerów oraz ciągów pieszo-rowerowych umożliwiającego zmianę kierunku” – cytata z Wytycznych, a nie połączenia ścieżki, czy ciągu z jezdnią (nawet, jeżeli jest tam możliwa zmiana kierunku), albo też stosowanie takiego łuku bezpośrednio przed połączeniem z jezdnią. Jest to zapis analogiczny do stosowanych w innych tego typu dokumentach, ale jest on wystarczająco zrozumiały sam w sobie.

Przykład łuku, gdzie można zgodnie ww. zapisem stosować promień nie mniejszy, niż 2m:



Rys. 2

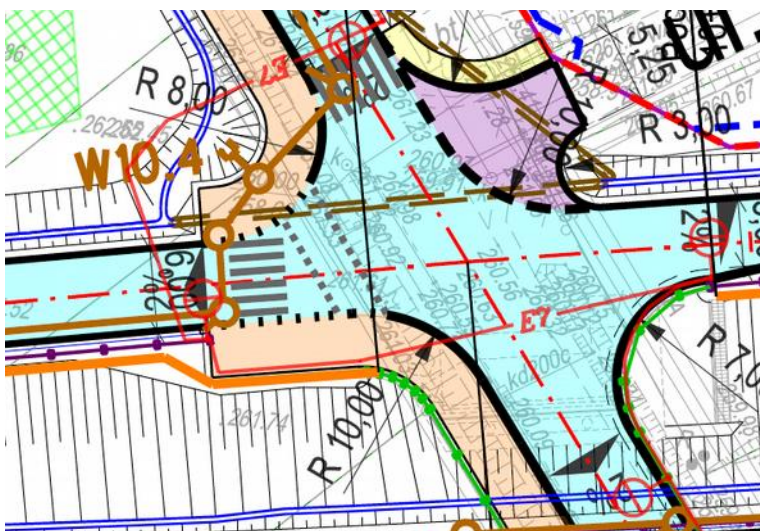
Przykład łuku, gdzie nie ma połączenia dróg dla rowerów czy ciągów pieszo-rowerowych, a więc należy stosować promień nie mniejszy, niż 15m:



Rys. 3

Obydwa przykłady pochodzą z węzła Węgrzce, propozycję sposobu wyprostowania łuku z Rys. 3 pokazano na Rys.1.

Zwracamy uwagę, że brak zachowania promienia wewnętrznego min. 15m jest problemem typowym dla przejazdów rowerowych na ciągach pieszo-rowerowych, tak jak pokazujemy tu na jednym z przejazdów wzdłuż drogi DP2156K ale problem pojawia się w praktycznie całym projekcie:



Zaznaczamy, że nie jest to miejsce umożliwiające zmianę kierunku jazdy po innej ścieżce rowerowej, lub innym ciągu pieszo-rowerowym – jest to miejsce, gdzie rowerzysta może kontynuować jazdę po tym samym ciągu pieszo-rowerowym, lub może kontynuować jazdę po jezdni poprzecznej – ale w takich wypadkach **Wytyczne nie pozwalają stosować promienia łuku z przedziału 2m-15m**. W przytoczonym przykładzie promienie zewnętrzne łuków mają odpowiednio 8m oraz 10m. Promieni wewnętrznych nie zwymiarowano, ale łatwo obliczyć, że mają 4m oraz 6m.

Chcemy zwrócić uwagę, że zapis o minimalnym promieniu łuku ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych ma bardzo istotne znaczenie dla bezpieczeństwa rowerzystów na przejazdach rowerowych – z punktu widzenia kierowcy, rowerzysta, który dojeżdżając do przejazdu rowerowego jedzie zygzakiem, lub nagle odjeżdża od krawędzi jezdni (a takie zachowanie wymuszają na nim ciasne odgięcia ciągu czy ścieżki przed przejazdem) porusza się mało przewidywalnie, a co więcej, kierowca ma w takim wypadku znacznie utrudnioną możliwość obserwowania rowerzysty, co może prowadzić do zderzeń bocznych samochodów z rowerzystami. Dlatego ścieżki rowerowe oraz ciągi pieszo-rowerowe w bezpośrednim sąsiedztwie przejazdów należy prowadzić możliwie prosto, ponieważ zwiększa to bezpieczeństwo rowerzystów.



Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów

Koncepcja Programowa nie jest etapem, na którym tak szczegółowe rozwiązania muszą być rozwiązane, jednak uczulamy na dopilnowanie tych elementów na etapach opracowywania późniejszej, bardziej szczegółowej dokumentacji, gdyż mają one znaczący wpływ na bezpieczeństwo rowerzystów.

W związku z powyższym wnosimy o:

1. Możliwość zgłaszania uwag do dokumentacji projektowej budowy Północnej Obwodnicy Krakowa na etapie Projektu Budowlanego w zakresie infrastruktury rowerowej.
2. Dopilnowanie, by projektant wykonujący dokumentację na późniejszych etapach inwestycji, znał Wytyczne oraz poprawnie je stosował. W szczególności zwracamy uwagę na stosowanie odpowiednich rodzajów nawierzchni, braku nadmiernych uskoków oraz stosowanie minimalnych promieni łuku.

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