



**Najwyższa Izba Kontroli
ul. Filtrowa 57, 02-056 Warszawa**

dot. nieprawidłowości przy realizacji projektu budowy Północnej Obwodnicy Krakowa (POK)
w ciągu drogi ekspresowej S-52

Szanowni Państwo!

Na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), pod adresem <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/33844/Rozpoczynaja-sie-spotkania-informacyjne-z-mieszkancami-dotyczace-S52-POK> udostępniono dokumentację projektową drogi S52 – Północnej Obwodnicy Krakowa. **Dokumentacja zawiera wady infrastruktury rowerowej** praktycznie identyczne, jak na etapie Koncepcji Programowej. **Na wady te zwracaliśmy uwagę GDDKiA trzykrotnie:** w pismach KMR/6/2018, KMR/6/2018/2 oraz KMR/121/2018, byliśmy zapewniani, że nasze uwagi zostaną uwzględnione, a mimo upływu roku nasz głos w sprawie jest ignorowany.

Chcemy w szczególności zwrócić uwagę, że zaprojektowana infrastruktura w sposób powtarzalny nie jest zgodna z zapisami dokumentu Wytyczne dla infrastruktury pieszej i rowerowej, wydanie 02 z 16/01/2017 wydanego przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Mamy tu do czynienia z trudną do uzasadnienia sytuacją, kiedy inwestycja prowadzona przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad nie spełnia wymagań narzuconych sobie przez nią samą.

Zwracamy uwagę, że ww. dokument jest załącznikiem do Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla tej inwestycji, a zatem **obowiązkiem Wykonawcy zadania jest zaprojektować infrastrukturę rowerową spełniającą wymagania tego dokumentu, a obowiązkiem zatrudnionego przez GDDKiA Konsultanta jest sprawdzić, że projekt jest zgodny z tym dokumentem.** O stosowaniu Wytycznych w tym projekcie zostaliśmy również zapewnieni przez GDDKiA w piśmie znak O.KR.I-4.417.29.2018.60.am.

Powstaje też pytanie, po co GDDKiA wydaje pieniądze podatników na opracowanie takich standardów (co należy podkreślić – sensownych – i mogących poprawić bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu) a potem nawet nie podejmuje próby ich stosowania.

Powyższe Wytyczne stosuje się przy projektowaniu i realizacji inwestycji na sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA obejmujących **lub wpływających** na elementy infrastruktury pieszej lub rowerowej (cytat z punktu 1). Projekt tej inwestycji zakłada powstanie infrastruktury rowerowej na węzle obecnego przebiegu DK7 z nowoprojektowaną drogą S52 oraz na niektórych przebudowywanych w ramach inwestycji drogach lokalnych. Zgodnie z zapisem Wytycznych są to elementy infrastruktury rowerowej na które wpływa realizacja inwestycji na sieci dróg krajowych w zarządzie GDDKiA, czyli stosowanie Wytycznych jest w tym wypadku obowiązkowe na całym



zakresie inwestycji, gdzie znajduje się infrastruktura rowerowa, nie tylko na drogach pozostających w docelowym zarządzie GDDKiA.

Ponieważ niezgodności z Wytycznymi mają charakter powtarzalny, wskazujemy punkty wytycznych, których zapisów nie spełnia dokumentacja, by poniżej pokazać konkretne miejsca w dokumentacji, gdzie Wytyczne te nie są poprawnie stosowane.

- 1. promienie łuków nie mniejsze niż 15 m mierzone do wewnętrznej krawędzi łuku; w przypadku połączenia dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych umożliwiającego zmianę kierunku ruchu na połączeniu dopuszczalny jest promień łuku nie mniejszy niż 2 m;*

Tutaj należy poruszyć dwie nieco niezależne od siebie kwestie: rozwiązanie przejazdów rowerowych oraz pozostałe przypadki stosowania łuków mniejszych niż 15m.

- a) Stosowanie odgiętych przejazdów rowerowych. Jak już zwracaliśmy uwagę w poprzednich pismach, odginanie CPR oraz DDR w rejonie skrzyżowań jest rozwiązaniem jednoznacznie złym. Projektant konsekwentnie stosuje je w całości dokumentacji, do tego stosując na CPR bardzo małe promienie łuków. Nie są one zwymiarowane, jednak wyraźnie widać po analogii ze zwymiarowanym wyłukowaniem jezdni, że zwykle są to promienie rzędu 6-10m. Zwracamy jednocześnie uwagę, że zapisany w Wytycznych minimalny promień 2m dotyczy połączenia dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych umożliwiającego zmianę kierunku ruchu. Nie dotyczy to więc łuków na ciągu pieszo-rowerowym bezpośrednio przed połączeniem z jezdnią. **Jest to więc niedotrzymanie Wytycznych, a przy tym rozwiązanie znacząco zmniejszające bezpieczeństwo rowerzystów. Chcemy tu zwrócić uwagę, że problem ten jest tak typowy i powtarzalny, że już w 2011 roku zajęła się nim Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, wydając dokument pt. „Opinia w sprawie odgięć dróg dla rowerów w rejonach skrzyżowań”, dostępny pod adresem <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/3000/infrastruktura-rowerowa>.**

Największym problemem dotyczącym przejazdów rowerowych jest wzajemna widoczność rowerzysty i kierowcy. Proponowane rozwiązanie zmusza rowerzystę do jazdy zygakiem przed przejazdem, co powoduje, że kierowca będzie tracił go z oczu. **Szczegółowy wykaz wad tego rozwiązania można wyczytać w opracowanym przez Państwa dokumencie przytoczonym powyżej.** Chcemy jednocześnie zauważyć, że poprawne rozwiązania przejazdów rowerowych prowadzonych bez odgięć mają Państwo na wyciągnięcie ręki – wzdłuż ul. Mogilskiej w Krakowie jest aż nadto dobrych przykładów.

Źle zaprojektowane przejazdy znajdują się w 11 miejscach:

- skrzyżowanie DD-02/DD-03
- skrzyżowanie ul. Na Zielonki/ul. Na Popielówkę
- skrzyżowanie ul. Na Zielonki/ul. Długopolska
- skrzyżowanie ul. Na Zielonki/ul. Adama Zięby
- skrzyżowanie ul. Adama Zięby/DD-07

- skrzyżowanie ul. Adama Zięby/ul. Staropolska
- skrzyżowanie ul. Bankowa/DD-09
- skrzyżowanie ul. B4/DD-13
- skrzyżowanie ul. B4/DD-15
- skrzyżowanie ul. Krakowska/DD-13
- skrzyżowanie ul. DD-16/DD-17

b) Pozostałe odgięcia CPR. W projekcie znajdują się miejsca, gdzie odgina się ciągi rowerowe z promieniem równym 0m.

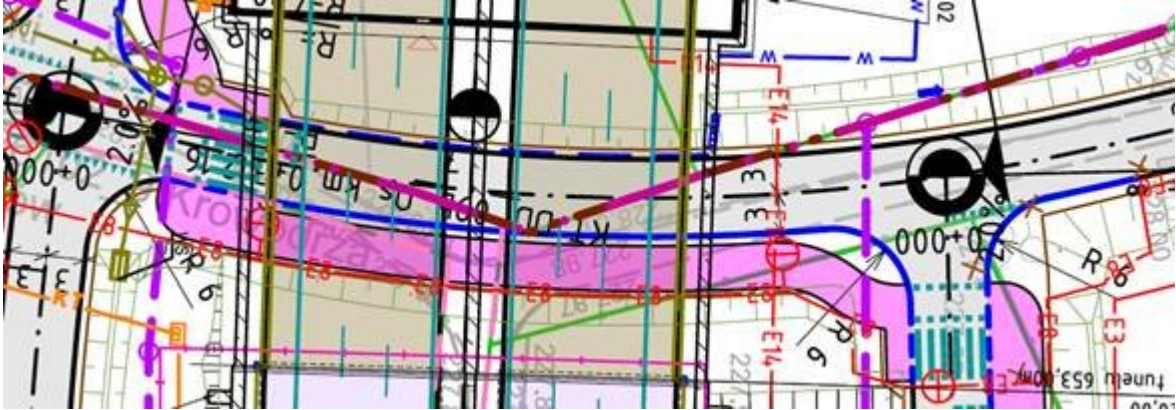
Przykładem są dwa przejazdy na węźle z DK-7:



Przykład z drogi DD-09, w rejonie skrzyżowania z DD-10 – należy tu docenić kunszt projektanta, który na odcinku kilkudziesięciu metrów wzdłuż prostej drogi umieścił sześć zakrętów na ciągu pieszo – rowerowym:



Sąsiedni CPR wzdłuż DD-10 – projektant najpierw przy skrzyżowaniu z DD-09 stosuje zerowy promień skrętu, by potem przy skrzyżowaniu z DD-09c zastosować zygzak przed skrzyżowaniem, zbliżony do tych omówionych w punkcie poprzednim. Odsunięcie CPR od jezdni nie dość, że pozwoliłoby wyeliminować oba łuki z CPR w rejonie DD-09c, to jeszcze zwiększyłoby promień łuku za przejazdem w rejonie DD-09:



2. *Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów przez wloty dróg podporządkowanych klasy L i D nieprzewodzących ruchu autobusowej komunikacji pasażerskiej należy projektować jako wyniesione do poziomu chodnika i drogi dla rowerów.*

Ponieważ nie została opublikowana planowana organizacja ruchu, trudno wskazać jednoznacznie przykłady. Zwracamy uwagę, że skrzyżowania równorzędne stosuje się w Polsce dość rzadko, więc przynajmniej część przejazdów rowerowych oraz przejść dla pieszych powinna być w ten sposób zaprojektowana. W projekcie nie ma żadnego przykładu takiego rozwiązania, co sugeruje, że Projektant tego zapisu Wytycznych albo nie zna, albo rozmyślnie nie stosuje. Podkreślamy, że Wytyczne nie zawierają sugestii czy propozycji stosowania przejazdu/przejścia wyniesionego w takich wypadkach, a nakaz.

3. *rozwiązanie rozpoczęcia umożliwiające bezpieczny zjazd rowerzysty z jezdni, a zakończenia – ponowne włączenie się do ruchu;*

W opublikowanym projekcie ścieżki rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe rozpoczynają się oraz kończą w sposób, który utrudnia zjazd z jezdni na początek DDR lub CPR oraz na końcu DDR czy CPR – ponowne włączenie się do ruchu.

Przykłady:

Arkusze 2.5:

Droga DD-03, skrzyżowanie z DD-01 – rozwiązanie zakończenia CPR nie pozwala na wjazd na ciąg przeznaczony dla rowerzystów oraz w drugą stronę – na wjazd na skrzyżowanie



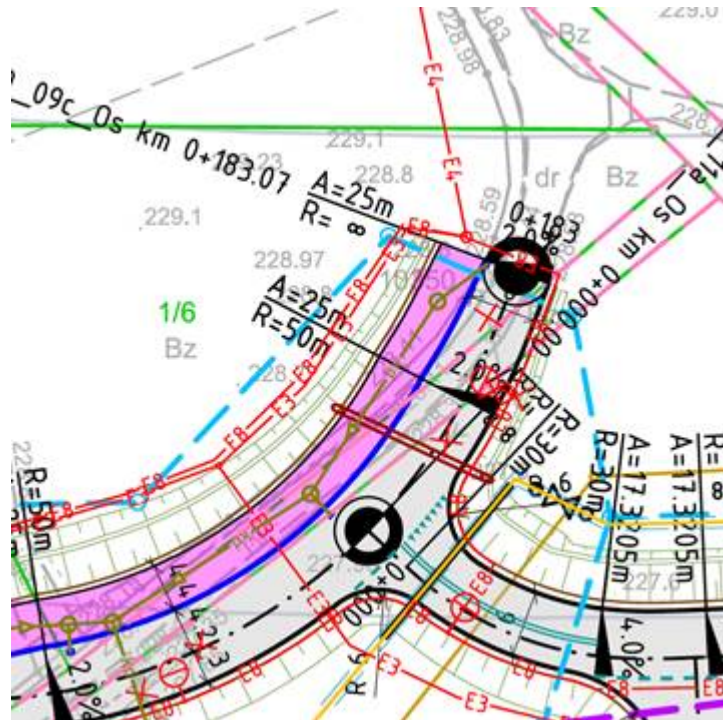
Arkusz 2.7:

Ul. Adama Zięby – rowerzyści chcący wjechać na jezdnie na końcu CPR nie mają nawet obniżonego chodnika. Dodatkowo, przekrój CPR jest zawężony w niezrozumiały sposób:



Arkusz 2.8:

Droga DD-09c – rowerzyści chcący wjechać na jezdnie na końcu CPR nie mają nawet obniżonego chodnika. Niezrozumiałe jest również prowadzenie ruchu rowerowego wydzielonym ciągiem na drodze klasy D o potencjalnie bardzo małym natężeniu ruchu samochodowego.



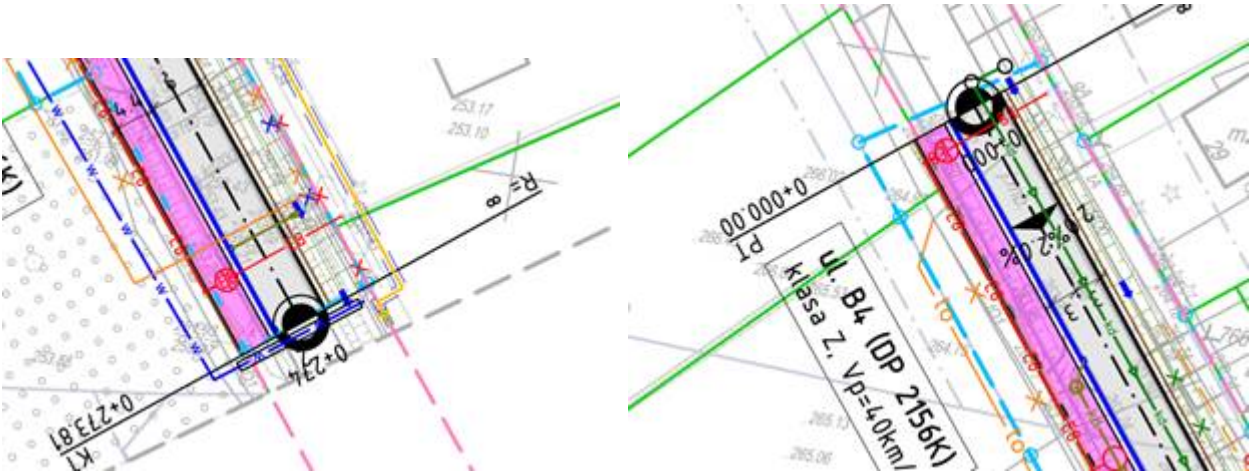
Arkusz 2.10:

Droga DD-11 – jak rowerzysta jadący drogą DD-11 od strony Węgrzc ma dostać się na początek ciągu pieszo-rowerowego nie zsiadając z roweru? Należy zauważyć, że w tym miejscu ruch rowerowy jest w sposób sensowny prowadzony po drodze dojazdowej, jako obciążonej niedużym ruchem samochodów. W innych częściach projektu na drogach klasy D wydziela się osobne CPR, co jest kompletnie niezrozumiałe.



Arkusz 2.12:

Ulica B-4 – rozwiązanie zakończenia CPR na obu końcach zakresu inwestycji uniemożliwia bezpieczny wjazd na ciąg na jego początku oraz zjazd na jego końcu. Rowerzyści jadący w kierunku północnym będą na krótkim odcinku drogi musieli dwukrotnie przekroczyć jezdnię poza skrzyżowaniem (co jest manewrem niebezpiecznym) w celu skorzystania z ciągu. Jak zwykle, typowym błędem jest tu brak zastosowania obniżonego krawężnika, co dodatkowo utrudnia wjazd.



Arkusz 2.13:

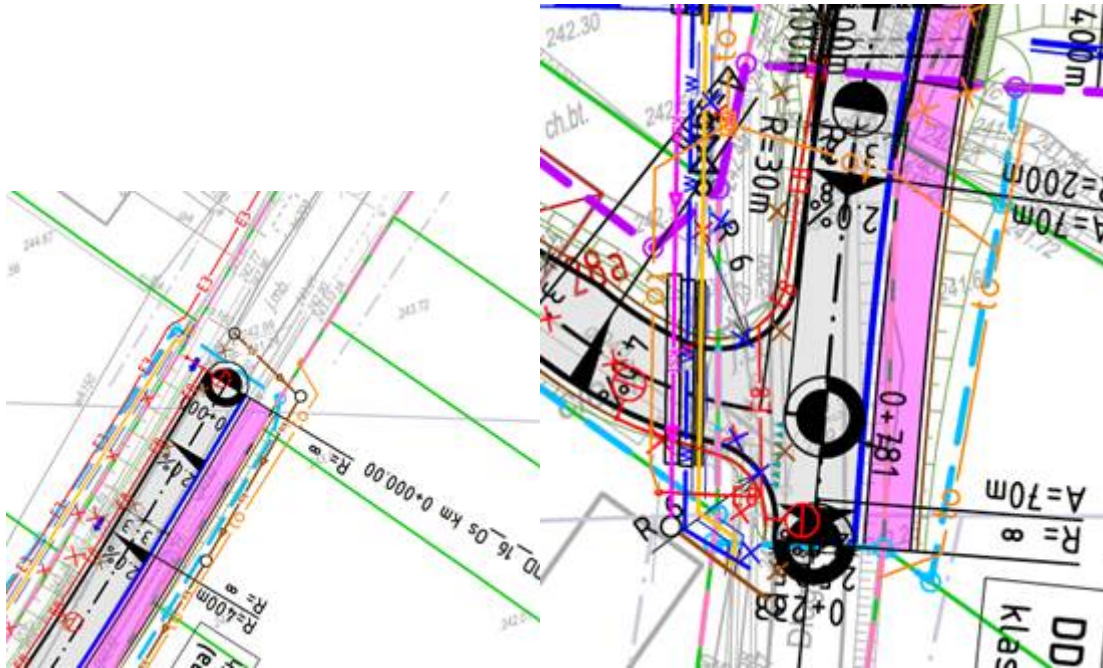
Ulica Krakowska – rozwiązanie zakończenia CPR na obu końcach zakresu inwestycji uniemożliwia bezpieczny wjazd na ciąg na jego początku oraz zjazd na jego końcu. Rowerzyści jadący w kierunku północnym będą na krótkim odcinku drogi musieli dwukrotnie przekroczyć jezdnię poza skrzyżowaniem (co jest manewrem niebezpiecznym) w celu skorzystania z ciągu. Jak zwykle, typowym błędem jest tu brak zastosowania obniżonego krawężnika, co dodatkowo utrudnia wjazd. Niezrozumiałe jest prowadzenie ruchu rowerowego po wydzielonym CPR (i to jeszcze potęgującym potencjalne punkty kolizji) na drodze klasy D o $V_p = 30\text{km/h}$.



Arkusz 2.14:

Ulica Długa – rozwiązanie zakończenia CPR na obu końcach zakresu inwestycji uniemożliwia bezpieczny wjazd na ciąg na jego początku oraz zjazd na jego końcu. Rowerzyści jadący w kierunku północnym będą na krótkim odcinku drogi musieli dwukrotnie przekroczyć jezdnię poza

skrzyżowaniem (co jest manewrem niebezpiecznym) w celu skorzystania z ciągu. Ponadto, rowerzysta jadący ciągiem pieszo-rowerowym od strony północnej, nie ma możliwości bezpiecznego skrętu w drogę DD-15. Jak zwykle, typowym błędem jest tu brak zastosowania obniżonego krawężnika, co dodatkowo utrudnia wjazd. Niezrozumiałe jest prowadzenie ruchu rowerowego po wydzielonym CPR (i to jeszcze potęgującym potencjalne punkty kolizji) na drodze klasy L o $V_p = 30\text{km/h}$.



W związku z powyższym, wnosimy o przeprowadzenie postępowania skargowego oraz kontrolę działań GDDKiA w przedmiotowym zakresie.

Uprzejmie prosimy o podjęcie wszelkich prawem dopuszczalnych i uzasadnionych interesem publicznym działań, by GDDKiA, Projektant, jak i Konsultant stosował Wytyczne GDDKiA w ramach tej Inwestycji.

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), która umożliwi jego odczytanie również osobom z niepełnosprawnością narządu wzroku.
- Ponadto informuję, że decyzją Zarządu Stowarzyszenia korespondencja dotycząca spraw publicznych prowadzona przez Stowarzyszenie publikowana jest na stronach internetowych <https://kmr.org.pl>

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.).

Z poważaniem,
Za Zarząd Stowarzyszenia,

Łukasz Krzysztof Chruścicki
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

- Adresat
- a/a