Kraków, 27 lutego 2023r.

Zarząd Transportu Publicznego
ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków
sekretariat@ztp.krakow.pl

Sz. P. Łukasz Franek
Przewodniczący Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu
lfranek@ztp.krakow.pl

Zarząd Inwestycji Miejskich
ul. Reymonta 20, 30-059 Kraków
email: sekretariat@zim.krakow.pl

Dotyczy: Wielowariantowa koncepcja Trasy Ciepłowniczej (koncepcja poddawana "audytowi rowerowemu")

Stowarzyszenie Kraków Miastem Rowerów przekazuje nastepujące uwagi dotyczące przedstawionych wariantów przebiegu tras w kontekście ruchu rowerów, przygotowane przez Marcina Hyłę (członka Stowarzyszenia):

1) Projektant powinien dokładnie przeczytać umowę, a następnie zapoznać się z Zarządzeniem Prezydenta m. Krakowa nr 3113/2018 (standardy rowerowe) i zrobić cały projekt jeszcze raz - tym razem zgodnie z umową i w/w załącznikiem do OPZ usuwając oczywiste wady zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego (zwłaszcza dotyczy niechronionych uczestników ruchu). Projektant miał w koncepcji m. in. przedstawić przebieg rowerowej trasy głównej nr 11. To, co zaproponował w koncepcji nie jest nią.

Przekroje dróg dla rowerów, ich lokalizację, promienie łuki poziome, skrajnię, geometrię na skrzyżowaniach, oddzielenie od chodnika itp. należy dostosować do rozwiązań typowych i parametrów opisanych w Zarządzeniu PMK nr 3113/2018 (zob. https://www.bip.krakow.pl/zarzadzenie/2018/3113/). Skrzyżowania należy projektować jako możliwie zwarte a nie odsuwać przejazdy dla rowerzystów o kilkadziesiąt metrów a w ulicach klasy Z, L i D zrezygnować z dróg dla rowerów, projektując je wyłącznie jako uzasadnione odstępstwo, na podstawie przesłanek określonych w w/w Zarządzeniu. Niedopuszczalne jest stosowanie w kilku miejscach dróg dla rowerów i pieszych.

W Studium Podstawowych Tras Rowerowych znajduje się m.in. zapis: "Na całym odcinku III obwodnicy realizowanym jako estakada należy zasadniczy przebieg trasy nr 11 prowadzić jako obiekt inżynierski dowiązany do estakady poniżej poziomu jezdni, z bezkolizyjnym rozwiązaniem łącznic i korzystnym wysokościowo dowiązaniem do tras rowerowych na koronach wałów Wisły. Pochylnie spiralne powinny zapewniać skomunikowanie zarówno z trasą główną nr 2 (Wiślaną Trasą Rowerową) na brzegu lewym, jak i trasą łącznikową „Wisła – Rybitwy” na brzegu prawym."

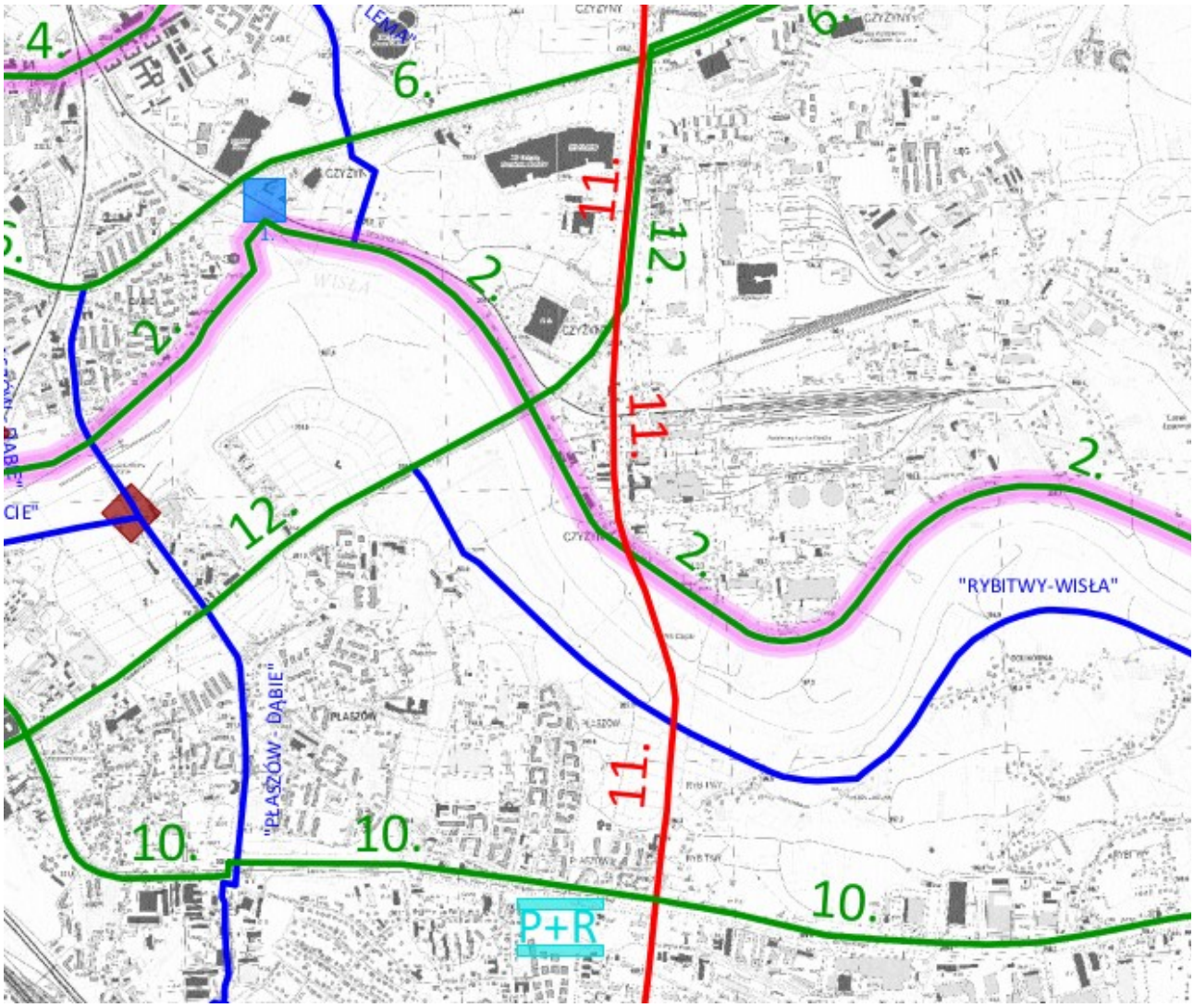
2) Koncepcja obejmuje następujące trasy rowerowe układu podstawowego, opisane w aktualizacji Studium Podstawowych Tras Rowerowych m. Krakowa:

- główna nr 2 (lewobrzeżny wał Wisły: Wiślana Trasa Rowerowa oraz EuroVelo 4 i 11)
- główna nr 10 (ciąg ulic Kuklińskiego - Lipska - Surzyckiego i dalej)
- główna nr 11 (projektowana Trasa Ciepłownicza, ul. Nowohucka do Stella-Sawickiego)
- główna nr 12 (Nowohucka a od ronda Dywizjonu 308 - Al. Pokoju do Ronda Czyżyńskiego)
- łącznikowa "Płaszów - Dąbie" (estakada tramwajowa w Płaszowie, ul. Saska, Stoczniowców, kładka przez Wisłę na "Węźle Dąbie" poniżej stopnia wodnego, Ofiar Dąbia do al. Pokoju)

Stowarzyszenie **K**raków **M**iastem **R**owerów, skr. poczt. 525, 30-960 Kraków 1, zarzad@kmr.org.pl
NIP: 677-236-874-3, REGON:122555864, KRS:0000417516, mBank: 36 1140 2004 0000 3202 7923 3711

- łącznikowa "Rybitwy - Wisła" (prawobrzeżny wał Wisły, redundancja Wiślanej Trasy Rowerowej oraz EuroVelo 4 i 11).

Koncepcja obejmuje także trasę lokalną na zakolu Wisły (prawobrzeżny wał Wisły). Szczegółowe przebiegi tych tras są opisane w aktualizacji. Splot tych tras układu podstawowego ma ogromne znaczenie dla rozwoju ruchu rowerowego w Krakowie - dziś większość tych relacji jest niedostępna na rowerze; ich potencjał został oszacowany i określony w aktualizacji Studium Podstawowych Tras Rowerowych Krakowa (zob. https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=124360).



Fragment Studium Tras obejmujący obszar zawierający trasy przebiegające w koncepcji

Koncepcja powinna uwzględnić wszystkie te trasy, **a rozwiązania techniczne muszą spełniać wymogi określone w załączniku do Zarządzenia Prezydenta Krakowa nr 3113/2018 (które stanowiło wymóg w OPZ przetargu na niniejszą koncepcję).** Wszystkie trasy powinny być ze sobą powiązane i konceptant powinien szczególną uwagę zwrócić na powiązania tras ze sobą.

3) Z przedstawionych wariantów największy potencjał z punktu widzenia polityki transportowej Krakowa i zapisów Studium Podstawowych Tras Rowerowych ma Wariant 1 pod warunkiem korekt opisanych poniżej. Pozostałe warianty wymagają nie tylko zmian znacznie poważniejszych ale też działań innych, niż realizacja Trasy Ciepłowniczej w proponowanym przez nie kształcie. W szczególności dotyczy to wariantów 2 i 4, które nie obejmują przekształceń ul. Saskiej i Nowohuckiej. **Warianty tunelowe (3 i 4) wymagają budowy kładki przez Wisłę w ciągu głównej trasy rowerowej nr 11. Taka kładka nie została przedstawiona w koncepcji, a w przypadku wariantów tunelowych (3 i 4) jest niezbędna.**

Stowarzyszenie **K**raków **M**iastem **R**owerów, skr. poczt. 525, 30-960 Kraków 1, zarzad@kmr.org.pl
NIP: 677-236-874-3, REGON:122555864, KRS:0000417516, mBank: 36 1140 2004 0000 3202 7923 3711

4) Niezrozumiałe jest w kontekście budowy III obwodnicy pozostawienie dotychczasowych przekrojów ul. Nowohuckiej i Saskiej (oraz Lipskiej i płk. Kuklińskiego) w wariantach zakładających jej przekształcenie (1 i 3). Funkcja tych ulic w konsekwencji budowy III obwodnicy całkowicie się zmieni. Zatem ich forma (przekrój itp.) powinna zostać do nowej funkcji dostosowana.

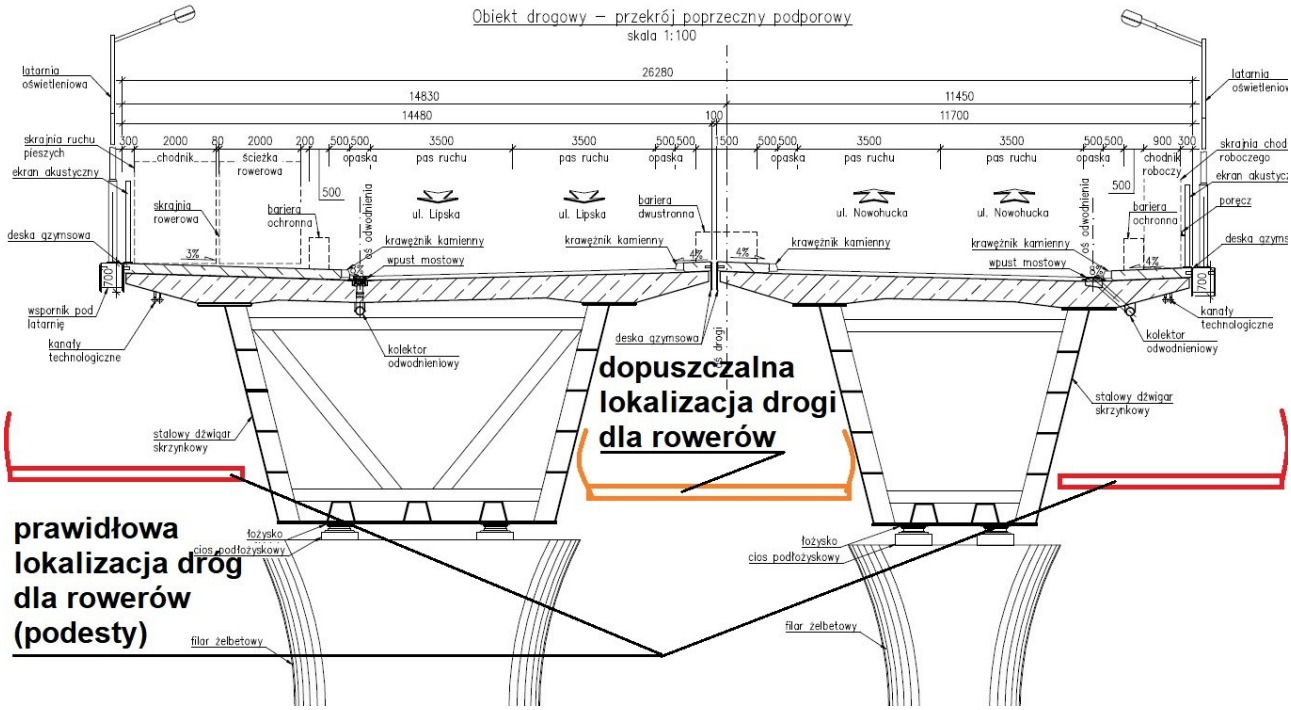
5) Do dyskusji jest też przekrój III obwodnicy - przynajmniej przekroczenie Wisły (a być może cały odcinek od Nowohuckiej do ul. Nowosądeckiej) powinien być jednak w przekroju 2x3. Uzasadnienie to nie tylko powody "ruchowe", ale "resilience": odporność układu podstawowego sieci drogowej. To podstawowe połączenie północy i południa Krakowa poza centrum (także "awaryjne"), obsługujące też planowne dzielnice rozwojowe: Nowe Miasto i Nową Hutę Przyszłości. Odporność ("resilience") - także na konsekwencje zmian klimatycznych! - każe kwestionować rozwiązanie z tunelem. Wloty tuneli są zlokalizowane na terene zalewowym a ryzyko powodzi błyskawicznych narasta. Kontekstem tych uwag jest też konieczność przekształceń II obwodnicy (w tym zwężenie al. Powstańców Śląskich i Powstańców Wlkp. do przekroju najwyżej 2x2 a Kuklińskiego czy Saskiej nawet bardziej). Koncepcja powinna wprost zakładać takie podejście i uwzględniać to w analizach ruchu.

Nie jest jasne w jakiej formie kontynuowany będzie przebieg III obwodnicy na północ (do ul. Stella - Sawickiego). Logiczne wydaje się inne rozwiązanie ronda Dywizjonu 308 niż przedstawiono w koncepcji (z bezkolizyjnym przekroczeniem al. Pokoju), co powinno oznaczać możliwość kontynuacji estakady w ciągu ul. Nowohuckiej także dla wyeliminowania kolizji z ruchem poprzecznym (skrzyżowanie z ul. Centralną). Warianty 3 i 4 (tunel pod Wisłą) mogą tu oznaczać dodatkowe komplikacje.

Uwagi szczegółowe dotyczą głównie wariantu 1 jako jedynego akceptowalnego z punktu widzenia rozwoju ruchu rowerowego. Uwagi dotyczące wariantów pozostałych zostaną oznaczone jako takie.

Uwagi szczegółowe

1) Most przez rz. Wisłę prowadzi drogi dla rowerów trasy głównej nr 11. Zgodnie z rozdziałem 8 załącznika do Zarządzenia PMK nr 3113/2018 drogi dla rowerów na obiekcie powinny być zlokalizowane poniżej jezdni obiektu w formie podestów, aby zmniejszyć różnicę wysokości, którą pokonuje rowerzysta (zgodnie ze szkicem nr 1). Takie rozwiązanie pozwoli zarazem na prawidłowe, bezkolizyjne przekroczenia łącznic na przyczółkach obiektu. W przedstawionej koncepcji łącznice de facto likwidują trasę główną nr 11 (zaproponowane rozwiązania są niedopuszczalne).



Szkic 1

Stowarzyszenie **K**raków **M**iastem **R**owerów, skr. poczt. 525, 30-960 Kraków 1, zarzad@kmr.org.pl
NIP: 677-236-874-3, REGON:122555864, KRS:0000417516, mBank: 36 1140 2004 0000 3202 7923 3711

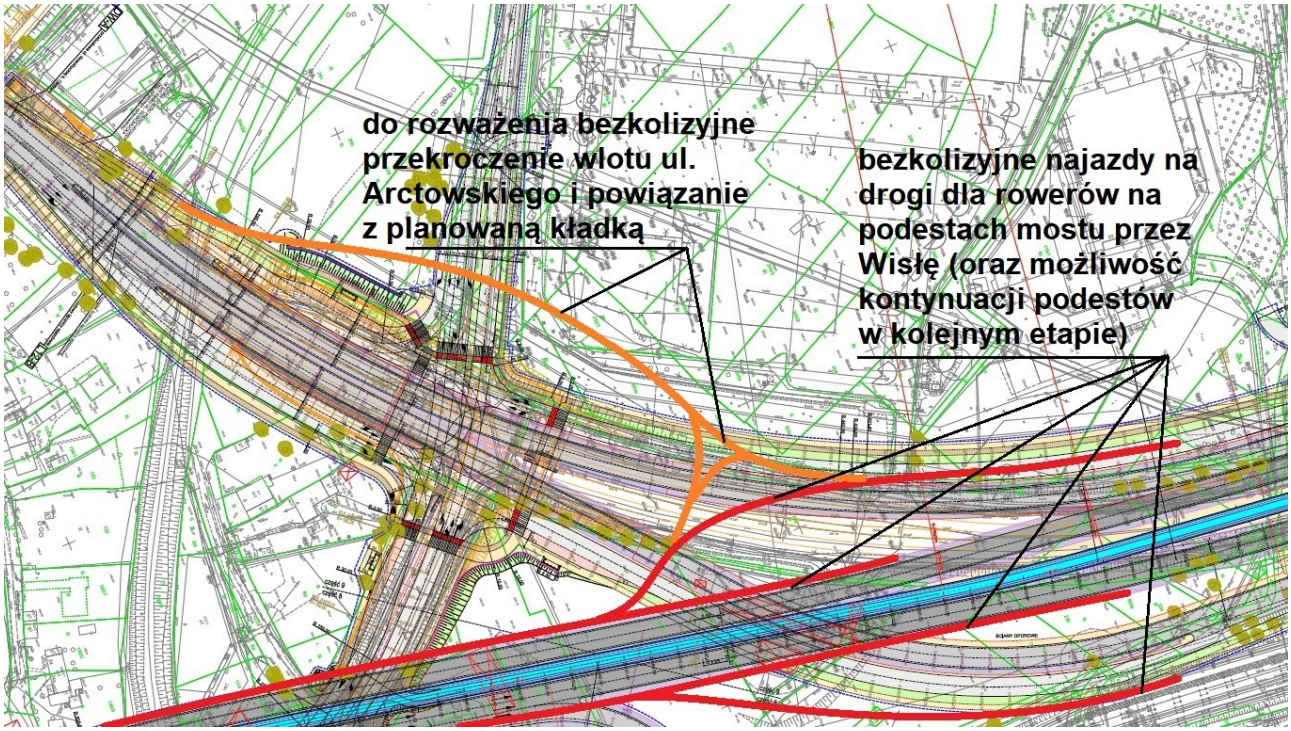
Drogi dla rowerów powinny być zlokalizowane po obu stronach mostu i powiązane z trasą główną nr 2 (Wiślana Trasa Rowerowa) na koronie lewobrzeżnego wału Wisły i trasą łącznikową "Rybitwy - Wisła" na koronie wału prawobrzeżnego łącznie w czterech punktach. Dopuszczalne jest też rozwiązanie z jedną kładką (np. zlokalizowaną centralnie), ale na przyczółkach należy zapewnić bezkolizyjne skomunikowania po obu stronach. W przypadku podestów obustronnych należy w co najmniej dwóch punktach (na obu przyczółkach) zapewnić ich połączenie (patrz też Szkic 3) zapewniające redundancję i możliwość objazdów. Po stronie ul. Nowohuckiej należy zaprojektować podesty w sposób umożliwiający ich kontynuację na dalszych odcinkach.

Skomunikowania powinny zostać zrealizowane w formie pochylni ślimakowych zgodnie z Zarządzeniem PMK nr 3113/2018 (rozdział 8); dopuszczalne jest inne rozwiązanie jeśli zapewni parametry i funkcjonalność opisane w Zarządzeniu i wynikające z aktualizacji Studium Podstawowych Tras Rowerowych m. Krakowa (2019).

Powyższe uwagi dotyczą wariantów 1 i 2. W przypadku wariantów 3 i 4 (tunel) należy po prostu przewidzieć kładkę w przez Wisłę w ciągu trasy głównej nr 11 i dowiązanie do ul. Nowohuckiej po stronie północnej spełniające wymagania Zarządzenia PMK nr 3113/2018. Zapewne będzie to oznaczało estakadę rowerową do ul. Nowohuckiej, aby uzyskać parametry (współczynnik wydłużenia, wskaźnik opóźnienia, ograniczenie kolizji) jak w uwagach do wariantów 1 i 2. Dopuszczalne jest zlokalizowanie kładki prostopadle do nurtu Wisły a nie po skosie jak obiekty zasadnicze; wówczas należy dostosować przebieg najazdów na nią aby uzyskać parametry trasy nr 11 w zakresie wskaźnika wydłużenia.

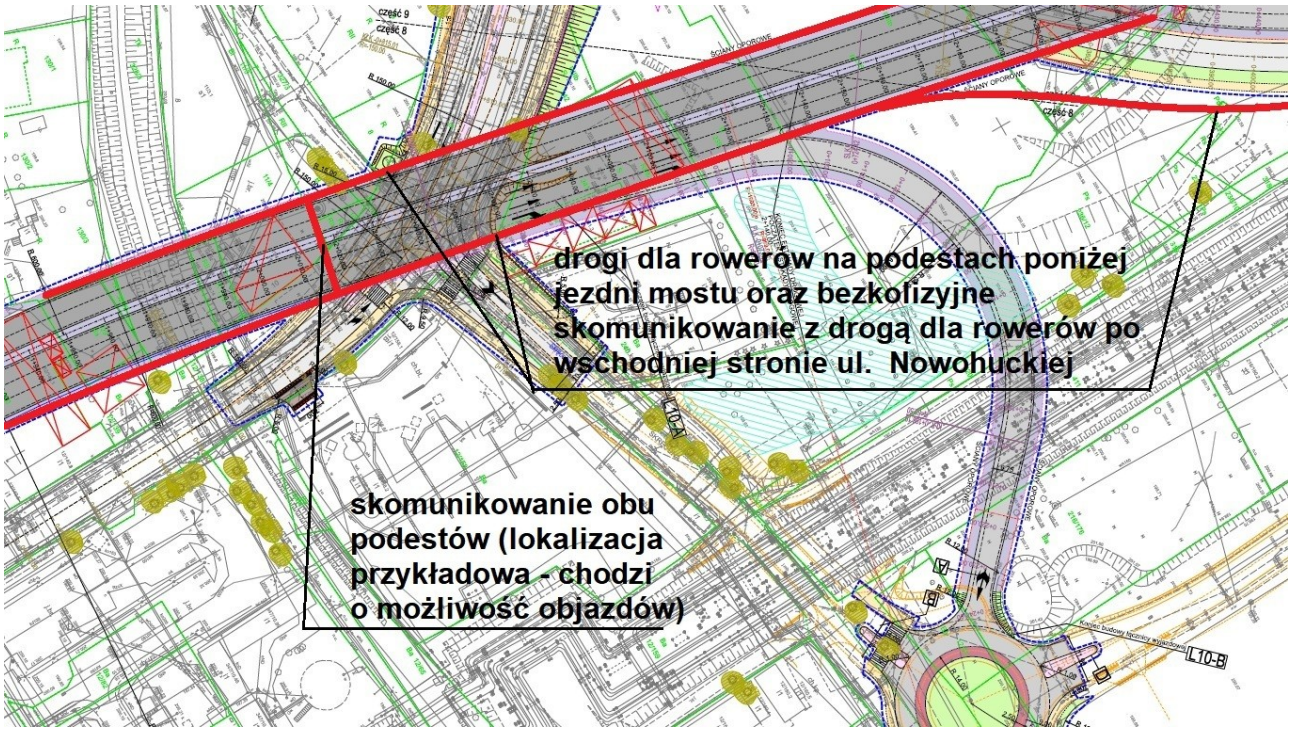
2) Lewobrzeżny przyczółek proponowanego mostu oprócz niezbędnego skomunikowania z trasą główną nr 2 na koronie wału oraz z jezdnią ul. Ciepłowniczej, co wynika z wymogu spójności powinien być bezpośrednio skomunikowany z drogami dla rowerów w ul. Nowohuckiej i to po obu jej stronach. W wariantach 1 i 2 powinno być to możliwe przez lokalizację dróg dla rowerów na obiekcie mostowym poniżej niwelety jezdni. Wtedy łącznice węzła zostaną przekroczone bezkolizyjnie, podobnie jak jezdnie ul. Nowohuckiej. W przypadku wariantów 3 i 4 (tunele) oznacza to kontynuację kładki przez Wisłę w formie estakady w śladzie rozwiązań jak dla wariantów 1 i 2. Należy rozważyć połączenie bezkolizyjnego rozwiązania dla ruchu rowerowego w ciągu trasy głównej nr 11 z trasą główną nr 12 (kładka nad skrzyżowaniem z ul. Arctowskiego, zob. szkic nr 2). Trasa główna nr 2 (a przez nią także trasa nr 11!) powinna zostać skomunikowana z ul. Ciepłowniczą przez projektowane rondo (zob. szkic nr 5).

Ul. Nowohucka powinna uwzględniać docelowy przekrój po oddaniu III obwodnicy i na odcinku na południe od rozplotu z Trasą Ciepłowniczą mieć przekrój 2x1 a następnie 1x2 (nie dotyczy istniejącego mostu). Należy zwęzić jezdnie poza najazdem na estakadę do jednego pasa ruchu. Schemat niezbędnych powiązań przedstawiono na szkicach 2, 3 i 4.

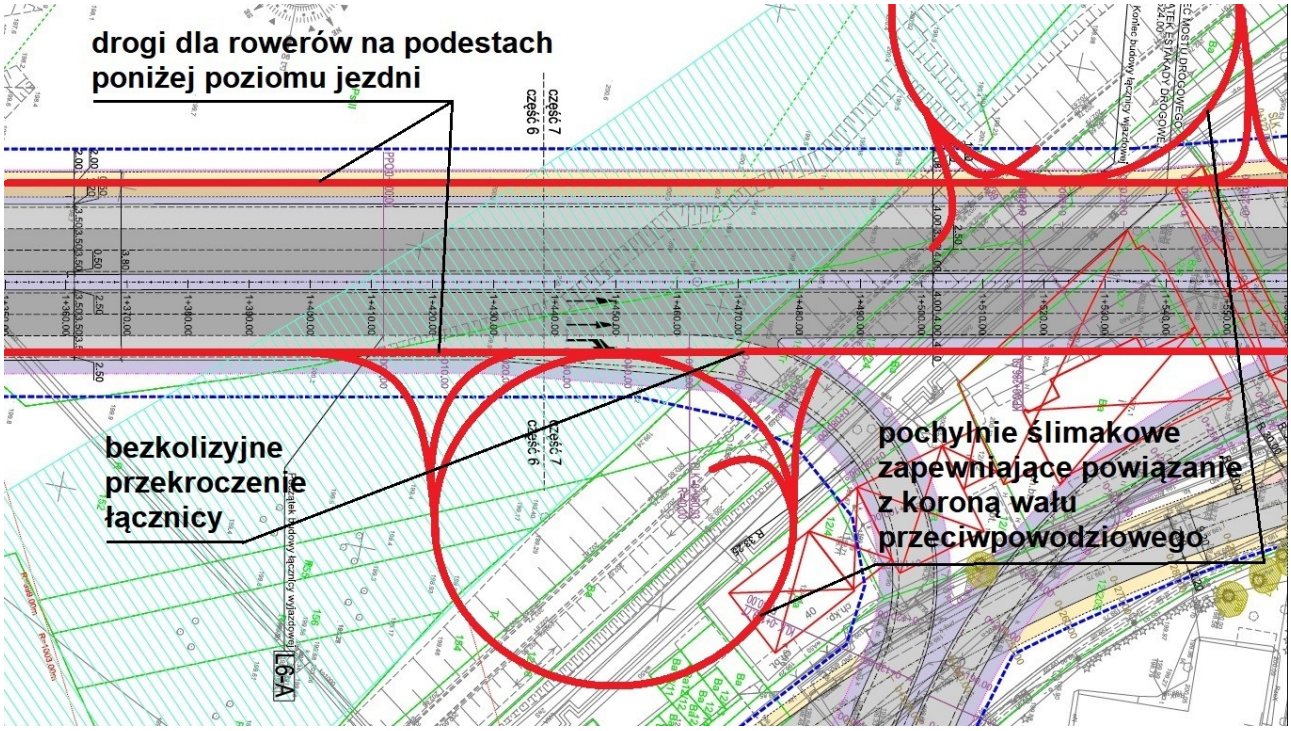


Szkic 2

Stowarzyszenie **K**raków **M**iastem **R**owerów, skr. poczt. 525, 30-960 Kraków 1, zarzad@kmr.org.pl
NIP: 677-236-874-3, REGON:122555864, KRS:0000417516, mBank: 36 1140 2004 0000 3202 7923 3711

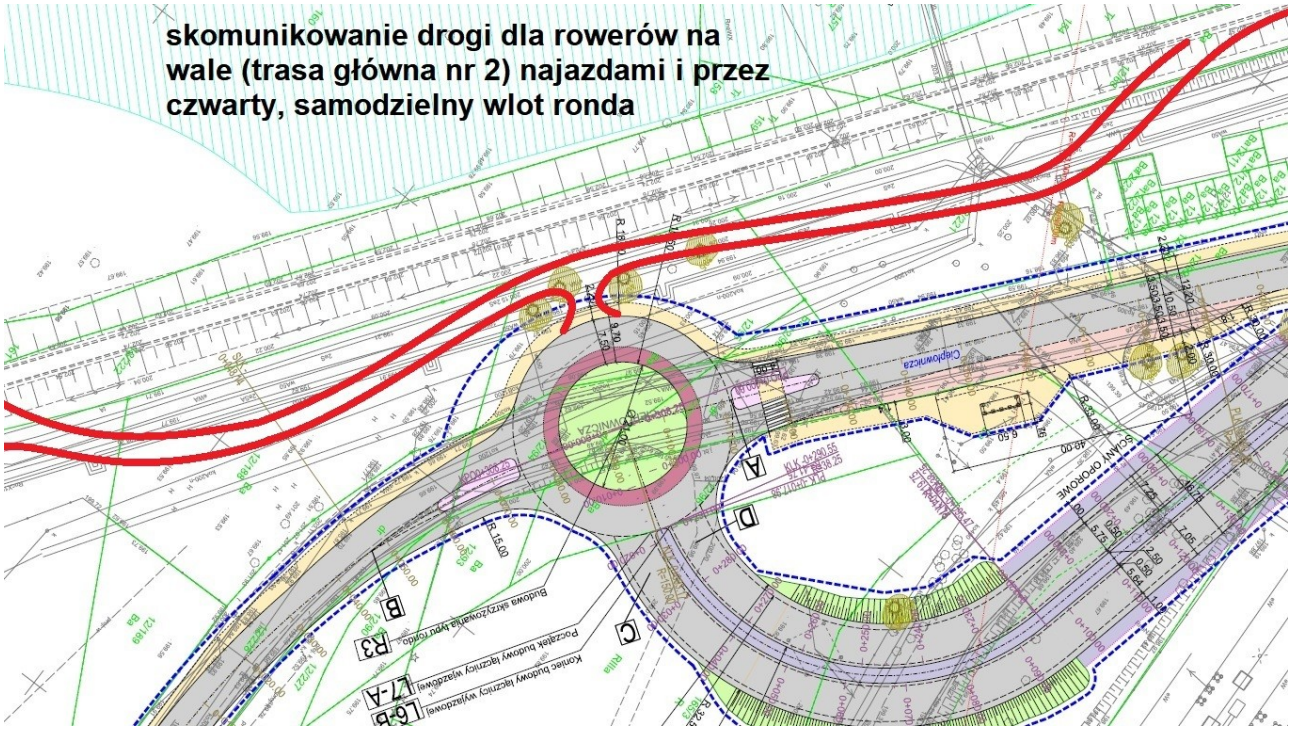


Szkic 3



Szkic 4

Stowarzyszenie **K**raków **M**iastem **R**owerów, skr. poczt. 525, 30-960 Kraków 1, zarzad@kmr.org.pl
NIP: 677-236-874-3, REGON:122555864, KRS:0000417516, mBank: 36 1140 2004 0000 3202 7923 3711



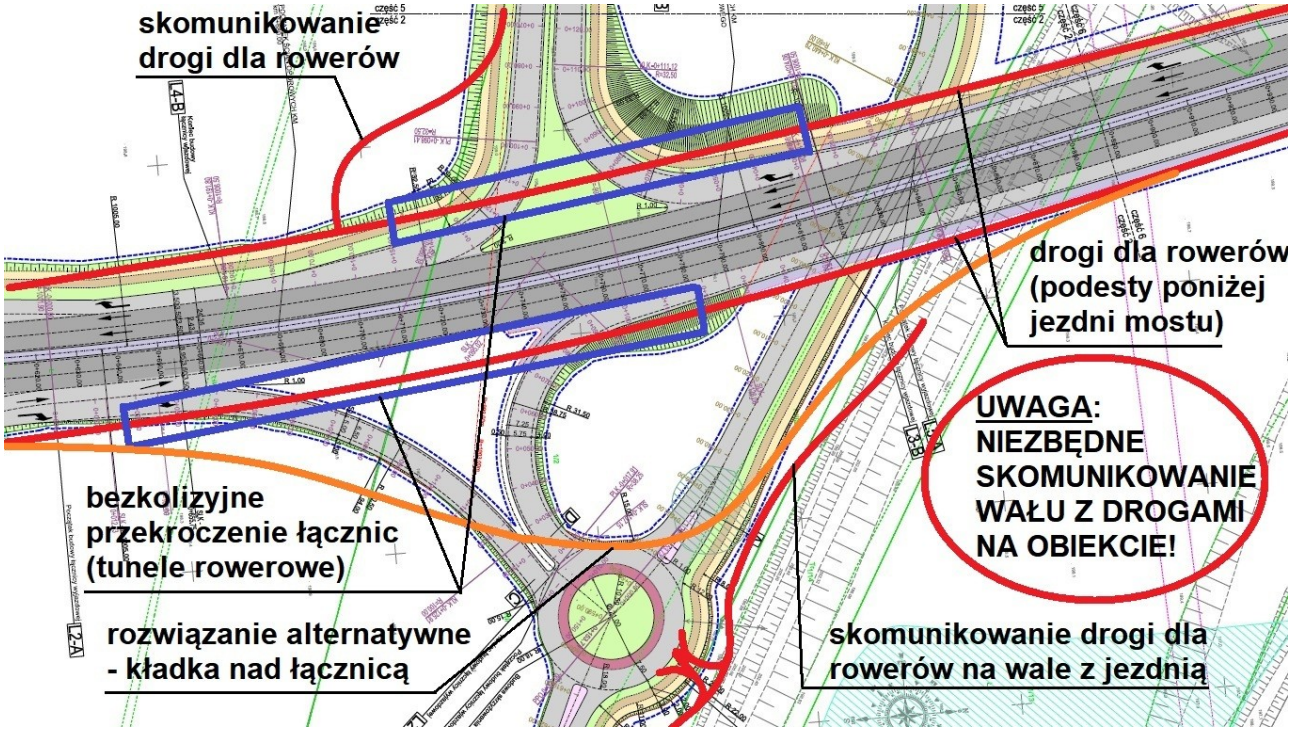
Szkic 5

Stowarzyszenie **K**raków **M**iastem **R**owerów, skr. poczt. 525, 30-960 Kraków 1, zarzad@kmr.org.pl
NIP: 677-236-874-3, REGON:122555864, KRS:0000417516, mBank: 36 1140 2004 0000 3202 7923 3711

3) Prawobrzeżny przyczółek proponowanego mostu

Projekt we wszystkich wariantach zakłada niedopuszczalny brak powiązania trasy głównej nr 11 z trasą łącznikową "Rybitwy - Wisła" na koronie wału. Niedostateczne jest też skomunikowanie z siecią drogową a rozwiązania szczegółowe - niezgodne z Zarządzeniem PMK nr 3113/2018. W przypadku wariantu 1 i 2 należy przeprowadzić bezkolizyjnie drogi dla rowerów wzdłuż najazdu na most pod łącznicami. W przypadku wariantów 3 i 4 należy zaproponować kładkę prowadzącą na koronę wału i łączącą się z kładką przez Wisłę. Projekt zakłada niezgodnie z Zarządzeniem PMK nr 3113/2018 segregację ruchu rowerowego w jezdniach ulic klasy L i D.

Rozwiązanie ruchu rowerowego na łącznicach L4-A i L-5B jest niedopuszczalne i dyskwalifikuje projekt. W śladzie trasy Ciepłowniczej należy zlokalizować drogi dla rowerów trasy głównej nr 11, przekraczające bezkolizyjnie zarówno łącznice L4-A i L5-B jak i L2-B i L3-A (oraz rondo R-1). Schemat rozwiązania przedstawiono na Szkicu 6 (koncepcja nie zawiera sytuacji wysokościowej tego przekroju, więc projektant powinien dostosować założenia przedstawione na szkicu do sytuacji, wychodząc z przesłanek rozdziału 8. do Załącznika PMK nr 3113/2018).



Szkic 6

Stowarzyszenie **K**raków **M**iastem **R**owerów, skr. poczt. 525, 30-960 Kraków 1, zarzad@kmr.org.pl
NIP: 677-236-874-3, REGON:122555864, KRS:0000417516, mBank: 36 1140 2004 0000 3202 7923 3711

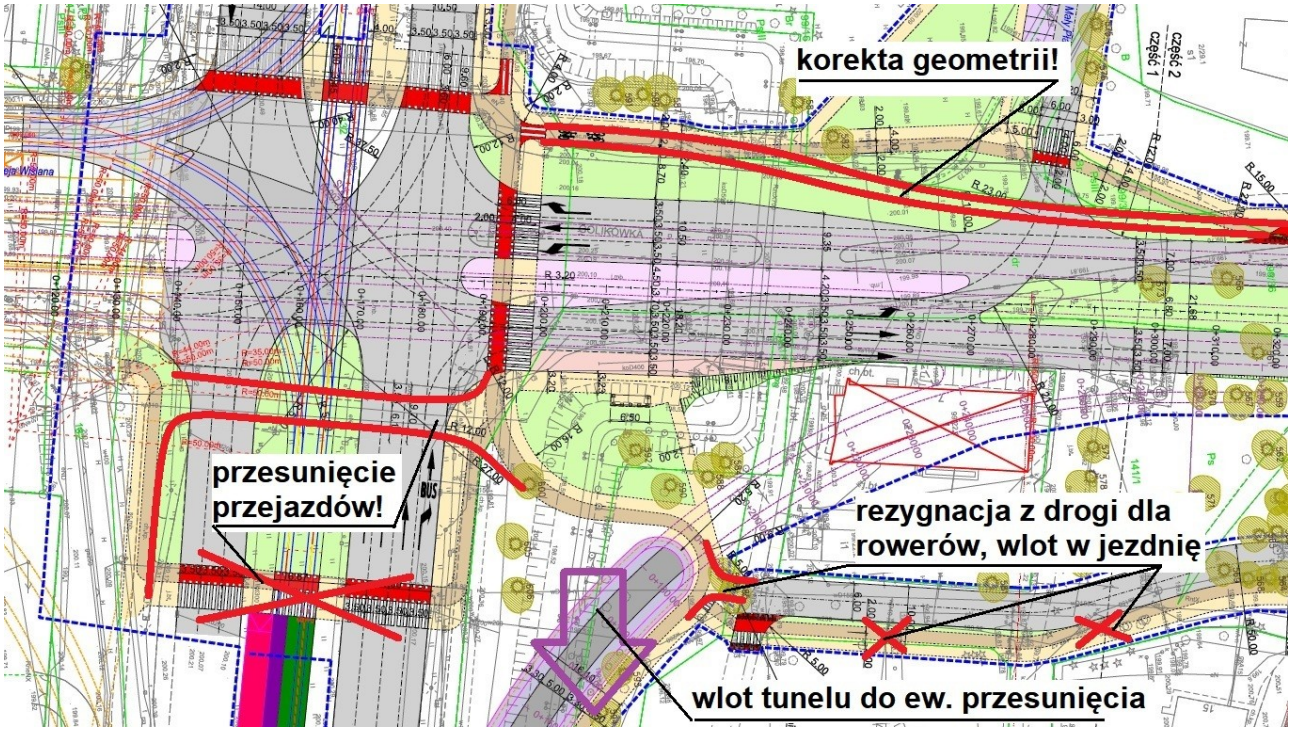
4) Skrzyżowanie ul. Lipskiej i Surzyckiego z projektowaną Trasą Ciepłowniczą

Skrzyżowanie ul. Lipskiej i Surzyckiego z projektowaną Trasą Ciepłowniczą (rys. W1_1.2) zawiera rozwiązania niedopuszczalne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz niezgodne z Zarządzeniem PMK nr 3113/2018. Skrzyżowanie należy zaprojektować jako zwarte. Niezrozumiałe jest odsunięcie przejazdów i przejść o 20 czy 40 m od tarczy skrzyżowania w głąb ul. Surzyckiego. Kierujacy samochodami wjeżdżający w ten wlot na relacjach skrętnych nie będą w stanie zastosować się do art. 25 ust. 1 ani art. 27 ust. 1a ustawy PoRD - lub też w przypadku kierowania ruchem przez sygnalizatory S-3 spowoduje wielkie straty czasu dla ruchu pieszego i rowerowego albo ograniczy przepustowość na relacjach skrętnych (Szkic 7).

W narożniku północno-wschodnim skrzyżowania należy zapewnić skomunikowanie drogi dla rowerów wokół wjazdu do tunelu łącznicy z przejazdem rowerowym przez wlot ul. Surzyckiego. W projektowanej drodze klasy L oznaczonej L-1B ruch rowerowy należy przewidzieć w jezdni - w ulicach klasy L dróg dla rowerów nie stosuje się.

Przekroczenie drogi zbiorczej DZ-A jest niedopuszczalne (odsunięcie przejazdu dla rowerzystów zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego i stanowi geometrię niezgodną z zasadami ruchu określonymi w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym - art. 25 ust. 1 i art. 27 ust. 1a). W projektowanej ulicy DZ-A należy zrezygnować z drogi dla rowerów - ruch rowerowy powinien odbywać się w jezdni na zasadach ogólnych. Jakie jest uzasadnienie ulicy łączącej Trasę Ciepłowniczą z ul. Korbońskiego do parametrów klasy Z?

Odcinek ul. Lipskiej od skrzyżowania z ul. Mierzeja Wiślana (III obwodnica) w kierunku ul. Saskiej i II obwodnicy powinien być przebudowany do przekroju najwyżej 3+2 (zwężenie jezdni w kierunku do centrum, w tym ewentualnie buspas!). Budowa III obwodnicy nie uzasadnia utrzymania tak dużego przekroju, a tak duży przekrój negatywnie wpływa na sens budowy III obwodnicy.



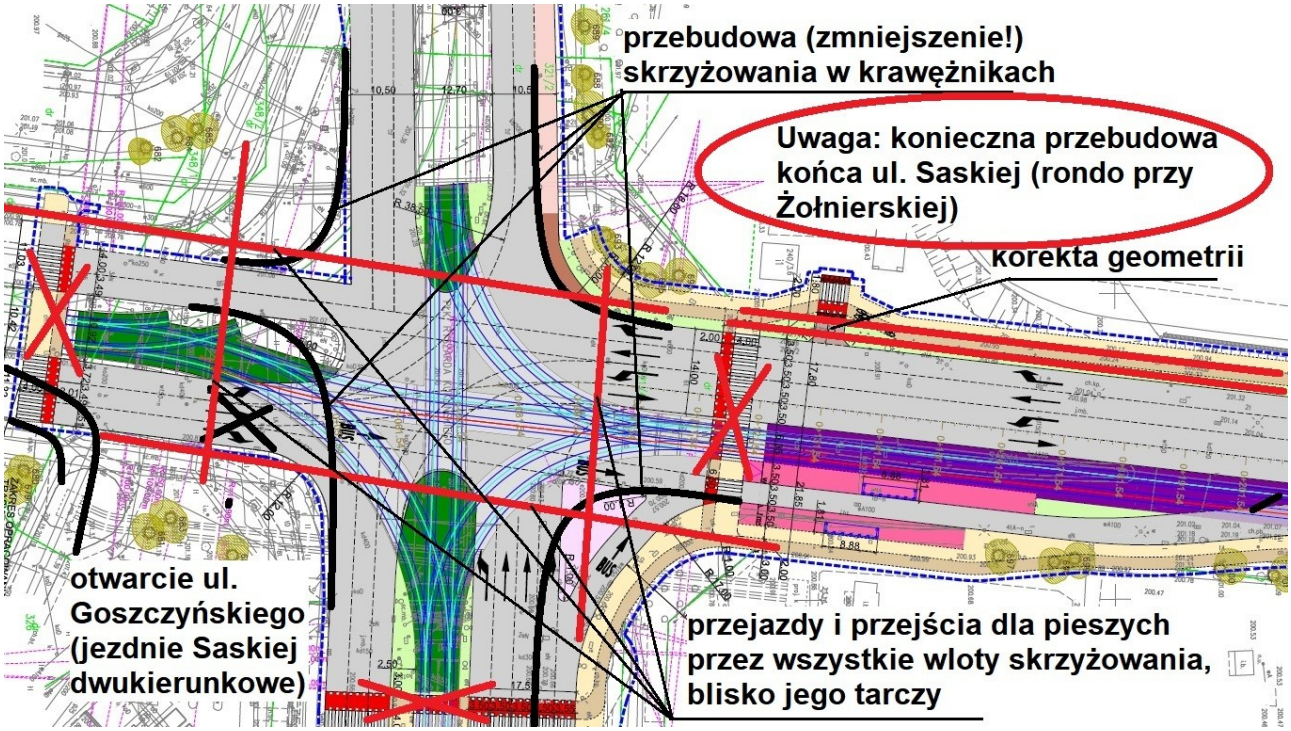
Szkic 7

Stowarzyszenie **K**raków **M**iastem **R**owerów, skr. poczt. 525, 30-960 Kraków 1, zarzad@kmr.org.pl
NIP: 677-236-874-3, REGON:122555864, KRS:0000417516, mBank: 36 1140 2004 0000 3202 7923 3711

5) Skrzyżowanie ulic Lipskiej, Saskiej i Kuklińskiego

Skrzyżowanie ulic Lipskiej, Saskiej i Kuklińskiego wymaga korekt nie tylko rowerowych. Niezrozumiałe jest w kontekście projektowanych przekształceń (budowa III obwodnicy, budowa tramwaju w ul. Saskiej) utrzymanie obecnego kształtu skzyżowania. Do dyskusji jest funkcja, forma (kształt) wszystkich wlotów. Północny wlot ul. Saskiej w zaproponowanej formie ma uzasadnienie - ale budowa III obwodnicy powoduje że ul. Kuklińskiego może zostać zwężona do przekroju 2+1 (jeden pas ruchu w kierunku do II obwodnicy) a południowy wlot ul. Saskiej stać się jednojezdniowy (wlot wschodni do zamknięcia w krawężnikach; konieczna przebudowa ronda przy Żołnierskiej, przekrój jak północny odcinek ul. Saskiej w Wariancie 1 z jezdnią serwisową obsługującą ruch lokalny i dowiązaną do ul. Goszczyńskiego).

Ul. Kuklińskiego prowadzi drogi dla rowerów trasy głównej nr 10, docelowo powinny być zlokalizowane po obu stronach ulicy. Zwężenie przekroju wynikające z budowy III obwodnicy to umożliwi. Sytuację omówioną wyżej przedstawia szkic 8.

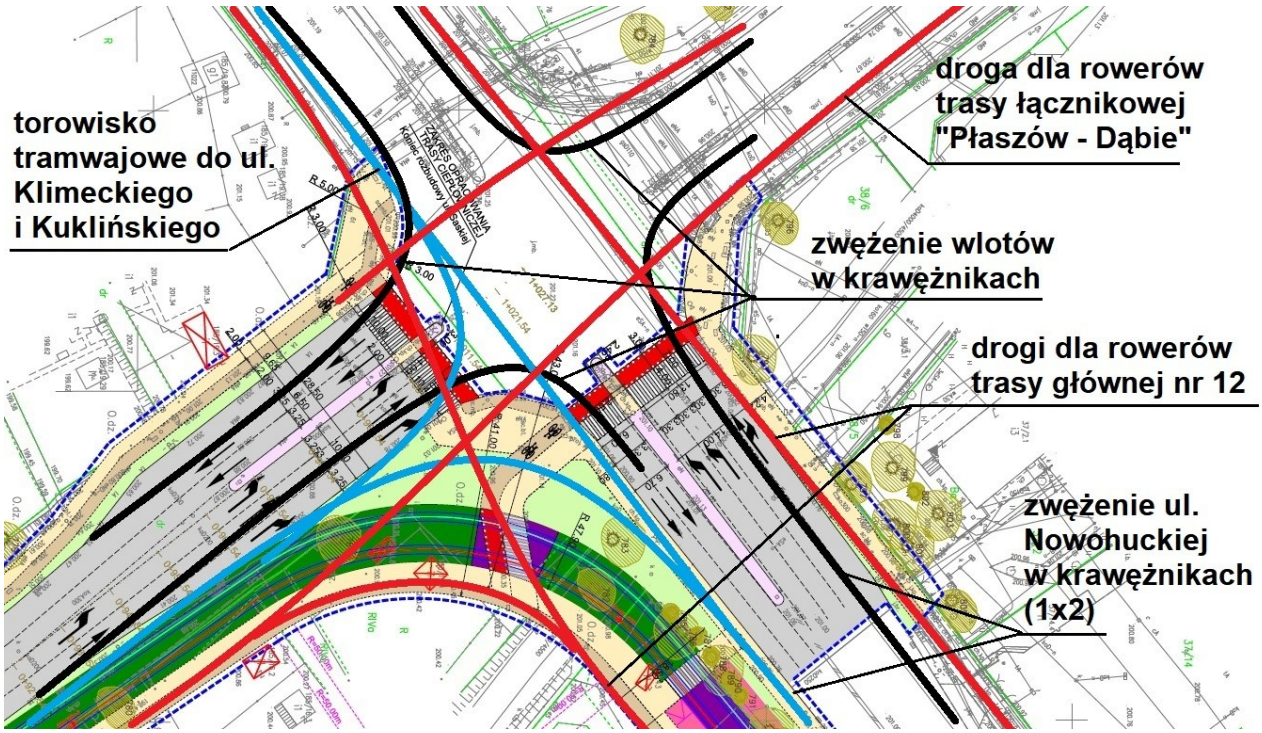


Szkic 8

Stowarzyszenie **K**raków **M**iastem **R**owerów, skr. poczt. 525, 30-960 Kraków 1, zarzad@kmr.org.pl
NIP: 677-236-874-3, REGON:122555864, KRS:0000417516, mBank: 36 1140 2004 0000 3202 7923 3711

6) Skrzyżowanie ul. Saskiej, Stoczniowców i Nowohuckiej.

Ponownie niezrozumiałe jest utrzymanie przekroju ul. Nowohuckiej 2x2 (1x4) i projektowanie torowiska i drogi dla rowerów poza obecnym przekrojem jezdni. Wloty skrzyżowania powinny zostać zasadniczo zwężone, jak na szkicu nr 9. Należy też rozważyć budowę torowiska w ul. Nowohuckiej do al. Powstańców Wielkopolskich. Drogi dla rowerów trasy głównej nr 12 powinny być zlokalizowane po obu stronach ulicy. Sytuację przedstawia szkic 9.

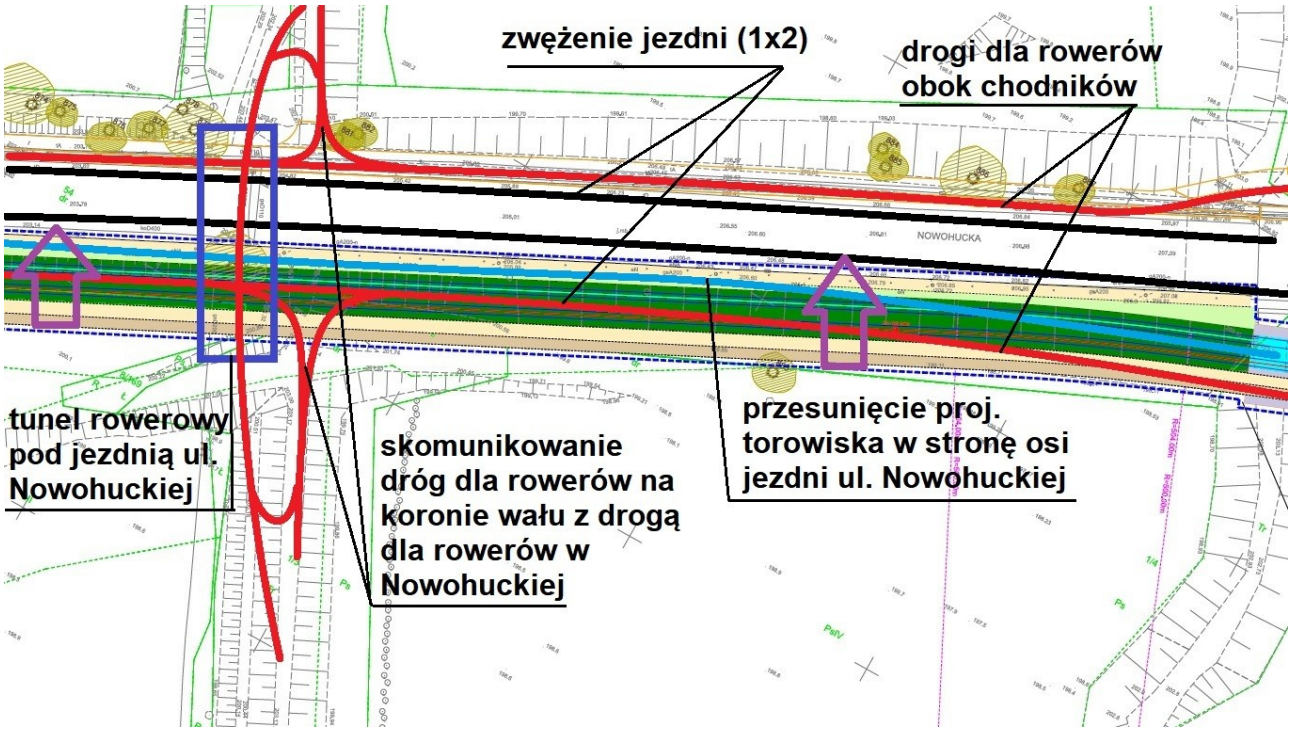


Szkic 9

Stowarzyszenie **K**raków **M**iastem **R**owerów, skr. poczt. 525, 30-960 Kraków 1, zarzad@kmr.org.pl
NIP: 677-236-874-3, REGON:122555864, KRS:0000417516, mBank: 36 1140 2004 0000 3202 7923 3711

7) Prawobrzeżny przyczółek mostu Nowohuckiego.

Budowa torowiska tramwajowego w ciągu ul. Nowohuckiej tworzy możliwość rozwiązania problemu wynikającego z przebiegu trasy głównej nr 12 (zasadniczy przebieg zach. stroną ul. Nowohuckiej ale także Stella Sawickiego) i lokalizacji planowanej kładki rowerowej przez Wisłę. We wcześniejszych uwagach wskazano konieczność dostosowania przekroju ul. Nowohuckiej do nowej roli w układzie drogowym (zwężenia jej). Na wysokości przecięcia wału przeciwpowodziowego Wisły przed mostem przez Wisłę należy przewidzieć po stronie odpowietrznej wału tunel rowerowy pod jezdnią. Pozwoli on na swobodny dostęp do i z kładki na trasę łącznikową "Rybitwy - Wisła". Jednocześnie zwężenie jezdni pozwoli na prawidłowe rozwiązanie w postaci drogi dla rowerów obok chodnika. Sytuację przedstawia szkic 10.



Szkic 10

8) Rondo Dywizjonu 308 i północny odcinek ul. Nowohuckiej. Dwukierunkowe drogi dla rowerów powinny być zlokalizowane na całej długości ul. Nowohuckiej po obu jej stronach. Zaproponowane rozwiązanie ronda Dywizjonu 308 sprawia wrażenie przejściowego. Rowerowo jest akceptowalne (niedopuszczalny jest odcinek pieszorowerowy w pn/zach. narożniku). Docelowo zapewne III obwodnica będzie rozwiązana tu bezkolizyjnie. Być może już teraz uzasadnione byłoby zaprojektowanie ronda jako zagłębionej (w wykopie) turbiny, z bezkolizyjnym ruchem rowerów, pieszych i tramwajów w poziomie terenu na konstrukcjach oporowych i kładkach. Wówczas docelowy przebieg III obwodnicy (estakada) nie ingerowałby w rozwiązania już zrealizowane. Do dyskusji powinno być czy wloty tramwajowe nie powinny być kierunkowe (dwa tory wjazdowe); rozbudowa wlotu ul. Stella-Sawickiego i Nowohuckiej nie pozwala na takie rozwiązanie - ale zagłębiona turbina o wysokiej przepustowości być może tak.

Z wyrazami szacunku,

Za Zarząd KMR

Marcin Dumnicki

Stowarzyszenie **K**raków **M**iastem **R**owerów, skr. poczt. 525, 30-960 Kraków 1, zarzad@kmr.org.pl
NIP: 677-236-874-3, REGON:122555864, KRS:0000417516, mBank: 36 1140 2004 0000 3202 7923 3711