



Zarząd Transportu Publicznego

ul. Wielopole 1

31-072 Kraków

Dotyczy: opinii audytu dla inwestycji pn.: „Budowa z projektowaniem zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z parkingiem P&R Bronowice oraz terminalem autobusowym w Krakowie.

Szanowni Państwo,

W odpowiedzi na Państwa pismo znak TA.464.1.49.2021 datowanego na dzień 2021-05-25 w celu zakończenia procedury wydania audytu dla zadania pn.: „**Budowa z projektowaniem zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z parkingiem P&R Bronowice oraz terminalem autobusowym w Krakowie.**” oraz w nawiązaniu do ustaleń z posiedzenia w dniu 7 maja 2021 Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie przedkładamy w załączeniu skorygowany projekt drogowy obejmujący zmiany wynikające z przesłanych uwag ZTP jak również pozostałych instytucji opiniujących projekt.

Poniżej przedstawiono odniesienie do poszczególnych zgłoszonych w trakcie opiniowania projektu uwag. Komentarz do przedstawionych uwag umieszczono **pogrubioną kursywą**.

1. Uwagi zgłoszone pismem znak TA.464.1.49.2021 przez Zespół ds. niechronionych uczestników ruchu.
 - 1.1. W dokumentacji zastosować rozwiązania przewidziane w „Standardach technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” przyjętych do stosowania zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018
Zastosowano zgodnie z wytycznymi, koncepcją i warunkami PFU.
 - 1.2. „Projektowany układ geometryczny powinien uwzględniać rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo i komfort poruszania się niechronionym uczestnikom ruchu ze szczególnym uwzględnieniem dojść do przystanków komunikacji zbiorowej jak również rozwiązań ułatwiających poruszanie się rowerem.”
Uwzględnia zgodnie z przepisami.
 - 1.3. „Nie należy projektować przejść dla pieszych oraz przejazdów przez dwa pasy w tym samym kierunku. W takich miejscach skorygować układ lub zapewnić sygnalizację świetlną.”
Na rysunku sytuacyjnym oznaczono projektowaną sygnalizację świetlną w ramach bieżącego zadania inwestycyjnego oraz odrębnie projektowaną dla rozwiązania docelowego.
 - 1.4. „Zapewnić nawierzchnię bezfazową ciągów pieszych i asfaltową dla rowerowych”
Uwzględnione w projekcie.
 - 1.5. „Poszerzyć w miarę możliwości chodnik na łuku na wysokości działki nr 37”
Poszerzono w zakresie dostępnego miejsca.
 - 1.6. „Zapewnić odpowiednią widoczność w punktach kolizji i przy przejściach dla pieszych.”
Zapewniono. Przedkładamy do projektu analizę widoczności na przejściu dla pieszych w najbardziej wrażliwym miejscu.
 - 1.7. „Przejścia dla pieszych projektować o szerokości 6m, zaś przejazdy dla rowerów o szerokości 3m.”
W ramach korekty projektu przewidziano na skrzyżowaniu łącznica północno-wschodnia z ul. Bronowicką rezerwę terenową pod projektowaną drogą dla rowerów (przejazd szer. 3,0m) oraz rozbudowę przejścia dla pieszych (szerokość docelowa przejścia 6.0m). Szerokości przejść dla pieszych w ramach aktualnego rozwiązania projektowego pozostaje bez zmian - zgodnie z przepisami.

- 1.8. „Zapewnić min. 2.5 m szerokości projektowanych azyli w obrębie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów. Zalecana szerokość to 3m.”

Szerokość minimalna projektowanych azyli w obrębie przejść dla pieszych i przejazdów rowerzystów wynosi 2.5m. W miejscach planowanej rezerwy terenowej pod rozbudowę DDR zapewniono azyli szerokości min. 3.0m.

- 1.9. „Skorygować geometrię wyspy dzielącej na włączeniu łącznicy do ul. Bronowickiej w celu zapewnienia widoczności dla wszystkich uczestników ruchu.”

Skorygowano.

- 1.10. „Zapewnić rowerzystom możliwość włączenia do ruchu do ul. Złoty Róg do infrastruktury wzdłuż Armii Krajowej.”

W ramach korekty projektu na odcinku Złoty Róg – Armii Krajowej wprowadzono ciąg pieszo-rowerowy.

- 1.11. „Zrezygnować z rozdziału infrastruktury dla pieszych i rowerzystów przy przejściu dla pieszych po stronie pn. na wysokości działki 751/3 - wykonać nawierzchnię wspólną.”

Wprowadzono do projektu.

- 1.12. „Przewidzieć korektę przebiegu drogi dla rowerów w obrębie przekroczenia łącznicy – w celu złagodzenia przebiegu drogi dla rowerów przy windzie terminala. Przeanalizować korektę lokalizacji windy. Użytkownicy windy nie mogą wchodzić bezpośrednio na ddr.”

Wprowadzono do projektu.

- 1.13. „Skorygować przebieg drogi dla rowerów wzdłuż ul. Armii Krajowej – w tym celu przewidzieć zamianę miejscami projektowanej ddr. i cp. Wzdłuż ul. Armii Krajowej w celu ułatwienia ruchu pieszych i rowerzystów poprzez eliminację punktów przeplatania ciągów a także możliwość zwiększenia przestrzeni dla pieszych w rejonie peronu przystankowego. Obecna lokalizacja wiaty nie zapewnia normatywnej odległości od krawędzi jezdni.”

Skorygowano.

- 1.14. „Przy peronie przystankowych KMK przy ul. Bronowickiej po zachodniej stronie ul. Armii Krajowej należy wykonać przejście dla pieszych również po stronie wschodniej peronów w celu skrócenia drogi pieszym i zapewnienia im bezpieczeństwa. Proponuje się zastosować wiaty analogicznie jak na pętli Czerwone Maki. W kierunku centrum miasta wskazana jest konstrukcja o dł. 12m.”

Dodatkowe przejście dla pieszych niemożliwe do zrealizowania z uwagi na brak miejsca. Wygrodzono pasy ruchu torowiska balustradą. Wiaty zostaną zastosowane jak na pętli Czerwone Maki.

- 1.15. „W rejonie budynku nr 9 poszerzyć ciąg pieszy w rejonie wiaty przystanku autobusowego (działka nr 94/1). Wykonać skosowanie chodnika przy przejściach dla pieszych (na pn. od wiaty) w celu skrócenia drogi pieszym i zapobieganiu powstania przedseptów.”

Wprowadzono do projektu.

- 1.16. „Należy zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego opracowaniem, ze szczególnym uwzględnieniem przejść dla pieszych, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężać użytkowej szerokości projektowanych ciągów.”

Zostanie ujęte w projekcie szczegółowym.

- 1.17. „Zapewnić spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej i projektowanej infrastruktury w szczególności w rejonie przejścia dla pieszych przez łącznicę po wschodniej stronie ul. Armii Krajowej wpust uliczny przesunąć poza obszar przejścia. Rozdzielone ciągi ddr i cp zakończyć na pn. krawędzi jezdni.”

Zadanie nie obejmuje przebudowy przejścia dla pieszych. Skrócono zakres projektu do krawędzi chodnika z połączeniem ciągiem pieszo-jezdny.

- 1.18. „Zapewnić przejezdność dla pojazdów normatywnych.”

Zapewniono. W skorygowanym projekcie ujęto plansze z analizą przejezdności.

- 1.19. „Usunąć ewentualne kolizje z istniejącym uzbrojeniem.”

Zostaną usunięte. Projekty przekładek w trakcie opracowywania.

- 1.20. „Przy przejściach dla pieszych oraz na peronach przystankowych zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku.”

Zastosowano. Oznaczono na projekcie.

- 1.21. „Z uwagi na projektowaną zatokę półotwartą przewidzieć konieczność wcześniejszego przekierowania kierujących pojazdami na sąsiedni pas aby wyeliminować wykonywanie manewrów na przejściu dla pieszych.”

Przewidziano rozdział pasów ruchu przed przejściem dla pieszych w ramach dostępnego miejsca.

- 1.22. „Przewidzieć wypełnienie powierzchni przejazdów dla rowerzystów w kolorze czerwonym. Przed przejazdami przewidzieć wykonanie znaków P-23.”

Zostanie uszczegółowione w projekcie stałej organizacji ruchu.

- 1.23. „Barwienie nawierzchni wykonać za pomocą chemoutwardzalnej masy o odpowiednich parametrach szorstkości i elastyczności – zgodnie z opinią do projektu organizacji ruchu.”

Zostanie ujęte w projekcie stałej organizacji ruchu.

- 1.24. „Przewidzieć montaż stojaków rowerowych zgodnych ze wzorem określonym w „Standardach technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” przyjętymi do stosowania zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018 w obrębie projektowanych przystanków komunikacji zbiorowej.”

Potencjalną lokalizację stojaków wskazano na projekcie opisując ją jako "rezerwa terenowa pod parking rowerowy". Zadanie nie obejmuje ich montażu – do wykonania na kolejnych etapach inwestycji.

- 1.25. „Przedstawienie pisemnego odniesienia się do uwag zgłoszonych przez mieszkańców od dnia 30 kwietnia 2021 i dostępnych na stronie <http://ztp.krakow.pl/audyt/koncepcja-budowy-zintegrowanego-wezla-przesiadkowego-pr-bronowice/>, w szczególności uwag dotyczących uwzględnienia przebiegu głównych tras rowerowych zawartych w Studium Podstawowych Tras Rowerowych (aktualizacja 2019)”

- 1.25.1. „Przystanki tramwajowe zostały zaprojektowane w sposób utrudniający dostęp do tramwaju dla osoby o ograniczonej możliwości poruszania się. Stosowanie standardowego krawężnika drogowego zwiększa odstęp między krawężnią peronu a krawężnią progu pojazdu przez skos krawężnika.”

Na przystankach tramwajowych zastosowano krawężniki według wytycznych ZDMK do projektowania infrastruktury tramwajowej - 1.4.8.2. Krawężnie peronowe od strony torów i na prostopadłym do nich zakończeniu przewidzieć z krawężnika granitowego 35x15cm na ławie z betonu”.

- 1.25.2. „W rejonie projektowanego nowego przystanku tramwajowego zaprojektować peron oraz chodnik w jednej wysokości, dowiązując wysokość chodnika do wysokości peronu. Zrezygnować z budowy wygrodenia peronu od chodnika. W przypadku braku możliwości dowiązania wysokości chodnika do wysokości peronu zrezygnować z budowy wygrodenia i zaprojektować połączenie chodnika z peronem jako stopień. Połączenie w formie stopnia wykonać na długości przynajmniej 10m od początku peronu po stronie zachodniej w celu niewydłużania drogi dojścia na przystanek osób zmierzających na tramwaj od strony zachodniej oraz z projektowanej pochylni i schodów od strony południowej.”

Częściowo zrealizowane z wykonaniem rampy na chodniku w końcowej części peronu.

- 1.25.3. „Przystanki tramwajowe należy przesunąć możliwie blisko węzła przesiadkowego. Jak na razie, mimo że uwagi w tej kwestii były zgłaszane już 4 lata temu na etapie koncepcji (nikt się do nich nie odniósł), projektuje się kolejny po np. rondzie Mogiłskim węzeł przesiadkowy, gdzie 'zintegrowany' w nazwie do rzeczywistości ma się tak, że przesiadka tramwaj/autobus albo, jeszcze gorzej, tramwaj/SKA to setki metrów i stracone minuty, które można było zaoszczędzić, projektując perony gdzie indziej.”

Lokalizacja przystanków zgodna z wcześniejszymi wytycznymi dla zadania.

- 1.25.4. „Proszę zapewnić brak krawężników i obrzeży w poprzek ruchu pieszego i rowerowego, w tym na zjazdach, przejazdach i przejściach”

Wprowadzono tam gdzie to technicznie możliwe.

- 1.25.5. „Projektowane ciągi pieszego proszę dostosować do projektu dokumentu Standardy Infrastruktury Pieszego, a rowerowe - do Standardów Infrastruktury Rowerowej.”

Zaprojektowano zgodnie z przepisami.

- 1.25.6. „DDR proszę projektować o szerokości 3m tam, gdzie to możliwe (a z pewnością jest to możliwe wzdłuż ul. Armii Krajowej).”

Zaprojektowana DDR ma szerokość 2,5m. Wymagana przepisami szerokość minimalna to 2,0m

- 1.25.7. „DDR proszę projektować z możliwie najmniejszą liczbą łuków i odgięć. Rozwiązanie przy zjeździe z ul. Armii Krajowej na zachód wydaje się nie służyć nikomu, a już w szczególności nie rowerzystom.”

Wprowadzono korektę.

- 1.25.8. „Proszę o zapewnienie legalnego i oznaczonego przejścia dla ruchu pieszego od ul. Złoty Róg na perony autobusowe. Projektowane barierki i nakazywanie pieszym nakładania drogi do projektowanego PdP nie służy komfortowemu korzystaniu z węzła.”

Ciągi piesze zaprojektowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2003 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

1.25.9. „Chodnik na łuku na wysokości nawrotki ul. Złoty Róg i wjazd na DDR z teje proszę zabezpieczyć przed nielegalnym parkowaniem.”

Możliwe do wprowadzenia w formie słupków na styku jezdni z ciągiem pieszo-jezdnym. Nie jest przedmiotem tej Inwestycji.

1.25.10. „Przy przejściach przez ul. Balicką, proszę o pozostawienie rezerwy dla ewentualnych przejazdów rowerowych.”

Wprowadzono rezerwę terenową dla przejazdów rowerowych, przez ul. Bronowicką.

1.25.11. „Przejścia przez torowisko proszę projektować po obu stronach peronów tramwajowych.”

Technicznie niemożliwe do zrealizowania z uwagi na różnice wysokości peronu i główki szyny oraz lokalizację peronów przy istniejącym urządzeniu dylatacyjnym wiaduktu drogowego. Wygrodzono pasy ruchu torowiska balustradą.

1.25.12. Na etapie organizacji ruchu, proszę o:

- zaprojektowanie linii segregacyjnej w ciągu wszystkich DDR
- wyznaczenie pierwszeństwa znakami poziomymi na skrzyżowaniu DDR
- zamiast PdP przez DDR, zaprojektowanie na drugiej nawierzchni czerwonej, barwionej w masie.

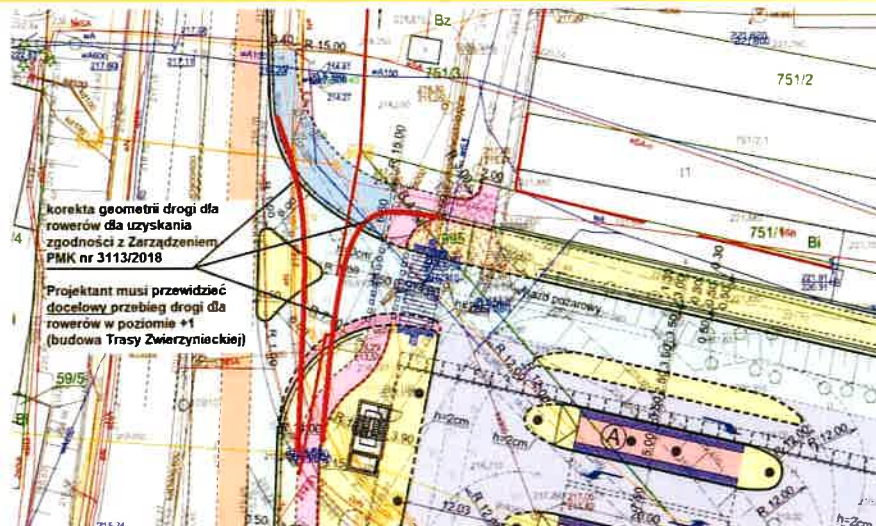
Do weryfikacji i doszczegółowienia na etapie projektu stałej organizacji ruchu.

1.25.13. Czy projekt mógłby uwzględnić fakt istnienia osiedla Widok (Bronowice Nowe)? Na osiedlu tym mieszka ok. 10 tysięcy ludzi, do tego należy doliczyć także mieszkańców przyległego osiedla domków jednorodzinnych (ulice Wiedeńska, Olkuszka, itp.). Zmuszanie 10 tysięcy mieszkańców Krakowa do przechodzenia przez ruchliwą ulicę w drodze na własny przystanek tramwajowy, po to tylko by kilkaset osób spoza Krakowa, przesiadających się na tym przystanku (czy to z kolei na tramwaj, czy zostawiających samochód na małym parkingu Park & Ride), wydaje się działaniem wymierzonym w płacących podatki w Krakowie mieszkańców osiedla Bronowice Nowe. Znacznie uczciwiej (i sprawiedliwiej) by było, gdyby przystanek tramwajowy został tam gdzie jest, a przejście przez ulicę było konieczne właśnie dla tych nielicznych przyjezdnych. Pozostawienie przystanku oznacza także zmniejszenie kosztów przedsięwzięcia, oraz niezmnieszenie przepustowości ulicy (bo kilka tysięcy osób nie będzie musiało przez nią przechodzić).

Lokalizacja przystanków zgodna z koncepcją, wcześniejszymi uzgodnieniami i PFU. Brak możliwości jej zmiany.

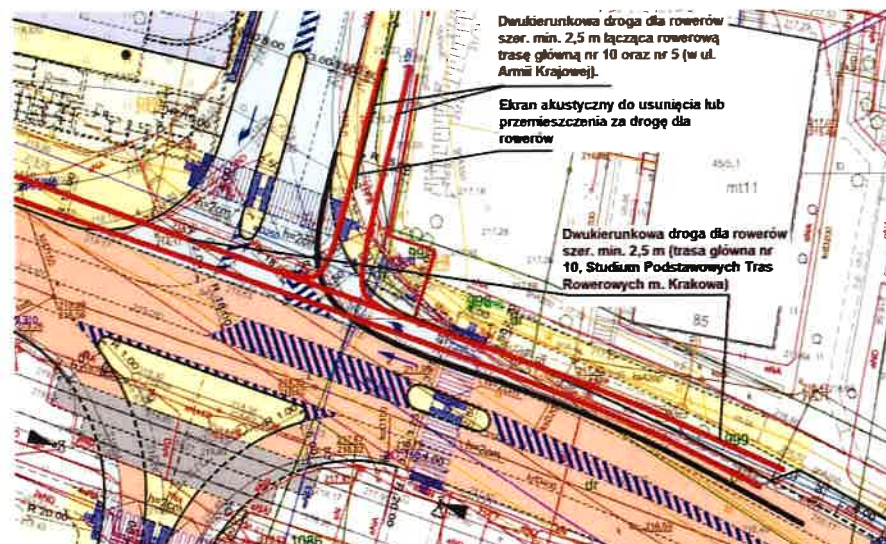
1.25.14. „Projekt (datowany 30.04.2021) jest nie tylko całkowicie niezgodny z Zarządzeniem PMK nr 3113/2018 (standardy rowerowe) ale i ze studium podstawowych tras rowerowych miasta Krakowa. Dwie trasy główne (nr 5 w Armii Krajowej i nr 10 w Bronowickiej) w ogóle nie są ze sobą połączone, a SKA Bronowice w ogóle nie ma dostępu rowerem z trasy głównej nr 10 (jednym z celów aktualizacji studium było powiązanie systemu tras rowerowych z SKA - to po co tak?). Co więcej: zaproponowane rozwiązanie skrzyżowania z Bronowicką w ogóle uniemożliwi kiedykolwiek realizację trasy głównej nr 10 (w dokumentach planistycznych była przewidziana także przed aktualizacją!).

Wzdłuż ul. Armii Krajowej skrzyżowanie z łącznicą należy przeprojektować zgodnie ze szkicem nr 1 (załączam po kolei), eliminując zerowy (niedopuszczalny) promień łuku na wlocie na przejazd dla rowerzystów od strony północnej i niezgodne ze Zarządzeniem PMK nr 3113/2018 odgięcie. Na południe od skrzyżowania droga dla rowerów musi być zamieniona miejscami z chodnikiem, co pozwoli na eliminację kolizji z biegiem schodów pod wiaduktem ul. Bronowickiej (szkic nr 3).”



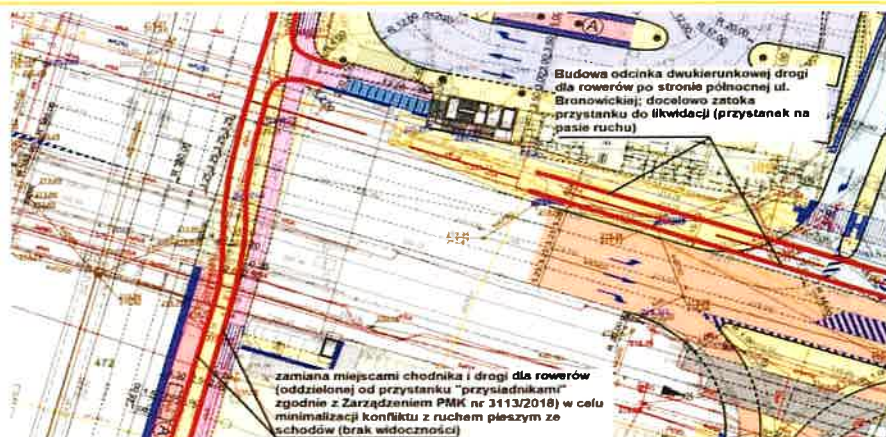
Wprowadzono korekty łuków. Zamieniono miejscami chodnik oraz ścieżkę rowerową.

- 1.25.15. „Skrzyżowanie z ul. Bronowicką musi uwzględnić infrastrukturę rowerową trasy głównej nr 10 (patrz Studium Podstawowych Tras Rowerowych m. Krakowa, <https://www.bip.krakow.pl/?...>). Zostało to przedstawione na rys. 2 i 3. Dziwaczny "półpas" wyłączenia (do prawoskrętu) z ul. Bronowickiej kierunek od centrum nie ma uzasadnienia. W jego miejsce proponuje się budowę odcinka drogi dla rowerów, dowiązanej wzdłuż łącznicy do drogi dla rowerów wzdłuż ul. Armii Krajowej. Czy uzasadnia się budowę ekranu akustycznego wzdłuż łącznicy? Hałasem z jezdni ul. Armii Krajowej? Ona będzie przecież zasłonięta budynkiem parkingu. Jeśli hałas ma docierać do wyższych pięter, to ekran należy przewidzieć na budynku parkingu, nie między łącznicą a zabudową.”



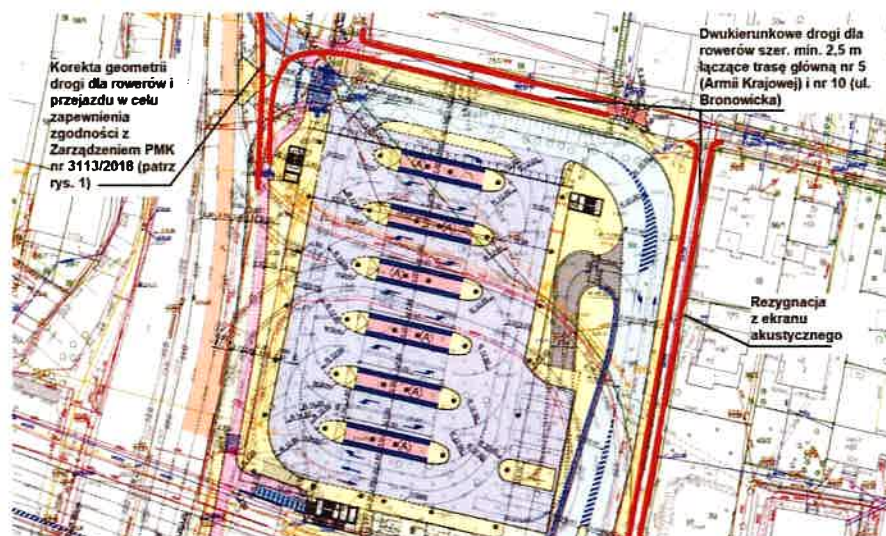
Wprowadzono korektę geometrii skrzyżowania. Uwzględniono rezerwę na trasę rowerową nr 10. Uwzględniono rezerwę na przejazdy rowerowe na skrzyżowaniu na ul. Bronowickiej. Ekran akustyczny zgodny z koncepcją, wcześniejszymi uzgodnieniami i PFU (w tym Decyzją Środowiskową). Brak możliwości jej zmiany.

- 1.25.16. „Na rys. 3 przedstawiono inny przebieg drogi dla rowerów pod wiaduktem nad ul. Armii Krajowej, która nie przecina wyjścia ze schodów. Przystanek należy oddzielić od drogi dla rowerów przysiadnikami, a chodnikiem oddzielić drogę dla rowerów od schodów. Docelowo (w ramach innego zadania - budowy III obwodnicy Krakowa) w tym miejscu postuluje się budowę dróg dla rowerów wyniesionych na poziom +1, bezkolizyjnie w stosunku do ruchu pieszego i minimalizując konflikty, pochylenia podłużne i różnice wysokości. Projektant powinien zaproponować dowiązania do tego rozwiązania w przyszłości (i należy przedyskutować tę kwestię z twórcami koncepcji dla Trasy Zwierzynieckiej i Trasy Pychowickiej, bo potem będzie za późno).



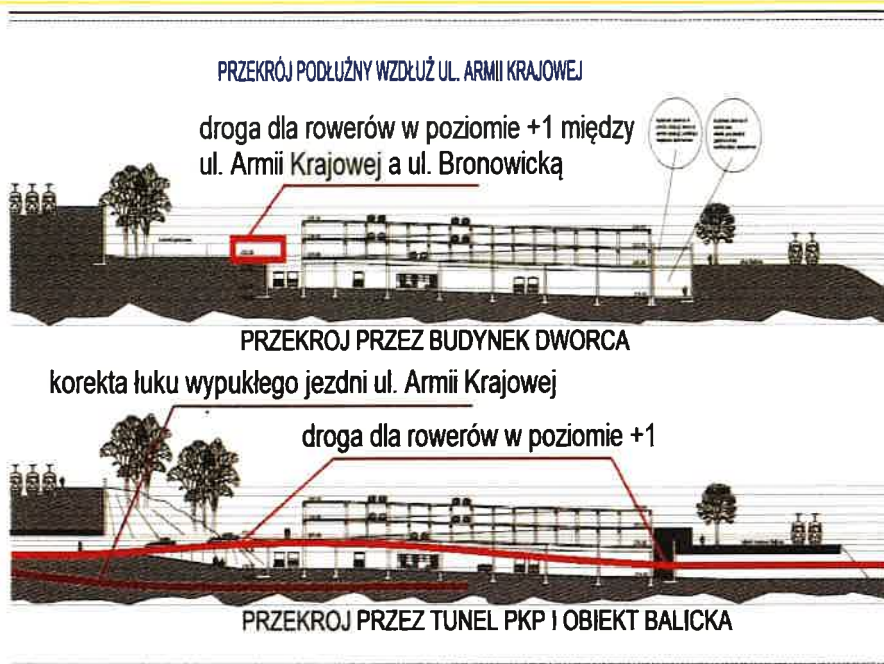
Zamieniono miejscami chodnik i ścieżkę rowerową.

1.25.17. „Trasy główne nr 5 i 10 muszą być połączone. Proponuje się budowę dwóch odcinków dróg dla rowerów jak na rys. 4, połączone istniejącą nawrotką na końcu ul. Złoty Róg. Należy rozważyć docelowe dowiązanie do infrastruktury rowerowej III obwodnicy w poziomie +1.



Po stronie północnej wprowadzono ciąg pieszo-rowerowy z dowiązaniem do nawrotki na końcu ulicy Złoty Róg. Wzdłuż działek 36/1, 36/2, 37 brak możliwości wprowadzenia z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu (droga dojazdowa do posesji) oraz granicę ewidencyjną działek inwestycyjnych.

1.25.18. „Rysunek 5 pokazuje postulowaną sytuację wysokościową wzdłuż jezdni ul Armii Krajowej, docelowo do uzyskania w ramach budowy Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej, budowa P+R powinna umożliwić takie rozwiązanie w przyszłości.”



Sytuacja wysokościowa na drodze rowerowej wynika z lokalizacji ścieżki rowerowej przy dworcu PKP. Brak możliwości zmiany rozwiązania.

1.25.19. „Aha, i jeszcze jedno (piszę osobno, żeby nie mącić bo poprzedni post były sprawy ekstra ważne, a to jest sprawa raczej dodatkowa/poboczna. Do dyskusji jest wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów przez ul. Bronowicką na wysokości skrzyżowania z łącznicami (obok przejścia dla pieszych) oraz osygnalizowanie tego przejścia (i przejazdu). Sens przejazdu to lepsze skomunikowanie trasy nr 5 (wzdłuż Armii Krajowej) z 10 (w Bronowickiej, dziś nieistniejąca, ale pierwszy "ogryzek" powinien powstać teraz w ramach zadania - inaczej wszystko trzeba będzie ryc od zera), drogą dla rowerów wzdłuż południowo- wschodniej łącznicy (poza obecnym zadaniem). Osygnalizowanie skrzyżowania, bo zmiany geometrii (bezkolizyjne "w cieniu" włączenie w Bronowicką) może powodować kolizje na przejściu. Tam i tak częściowo jest sygnalizacja (tramwaj). Prosiłbym też o przekroje poprzeczne łącznicy: odcinek N-S (od skrzyżowania z Bronowicką) i W-Z (przy skrzyżowaniu z AK) i ew. wyjaśnienie sytuacji wysokościowej od nawrotki na końcu ul. Złoty Róg do Armii Krajowej (w szkicu proponuję drogę dla rowerów, ale nie widać na projekcie sytuacji, co tam jest i jakie pochYLENIA występują).”

Wprowadzono rezerwy na przejazdy rowerowe dla trasy nr 10 na przez przejazd przez ulicę Bronowicką. Zaprojektowano sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu do wykonania w kolejnym etapie. Przekroje zamieszczone w załączonym projekcie. Proponowane połączenie tras 5 i 10 przez drogę dla rowerów wzdłuż łącznicy południowo-wschodniej (do zrealizowania w ramach oddzielnego zadania).

1.25.20. Proszę poprawić błędy merytoryczne w treści części opisowej - na północ od przedmiotowego węzła nie ma linii kolejowej nr 94; znajdują się tam natomiast linie kolejowe nr 95, 100, 118 (linia w kierunku lotniska, wyposażona w perony) oraz 133 (linia od strony Dąbrowy Górniczej / Katowic, również wyposażona w perony).

Wprowadzono w korekcie projektu.

2. Uwagi zgłoszone przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa – pismo znak RU.461.1.392.2021 z dnia 21.05.2021:

2.1. „Należy uzupełnić wymiarowanie proj. Elementów układu drogowego (w tym azyli na przejściach dla pieszych) oraz dołączyć przekroje poprzeczne drogowo w miejscach charakterystycznych i rozwiązania wysokościowe”

Wymiarowano i uzupełniono o przekroje poprzeczne. Szczegółowe rozwiązane wysokościowe zostanie dołączone do projektu drogowego, który będzie przekazany do uzgodnienia po uzyskaniu pozytywnej opinii audytu rowerowego.

2.2. „Przy wymiarowaniu azyli na przejściach w sąsiedztwie torowiska tramwajowego, uwzględnić skrajnie taboru.”

Uwzględniono przy wymiarowaniu. Na planszy sytuacyjnej wprowadzono krawędzie skrajni kinematycznej taboru i podano wymiar od skrajni do najbliższych elementów projektowanej infrastruktury drogowej.

- 2.3. „Z uwagi na usytuowanie przystanku autobusowego na jezdni łącznicy za przejściem dla pieszych (wylot skrzyżowania z ul. Balicką) proponuje się wydzielenie pasa ruchu od wjazdu na przystanek autobusowy.”

Uwzględniono w korekcie projektu.

- 2.4. „Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego z uwzględnieniem dogodnych dojść do przystanków komunikacji zbiorowej. Dla peronu tramwajowego zlokalizowanego przy ul. Balickiej (kierunku do miasta), zaleca się zapewnienie dodatkowego wejścia z chodnika po wschodniej stronie, w sąsiedztwie obiektu w ciągu ul. Bronowickiej.”

Zaprojektowano wejście z chodnika.

- 2.5. „Ciągi piesze powinny być projektowane poza obszarami peronów (za wiatami). Dotyczy to np. ciągu pieszego wzdłuż łącznicy – od ul. Balickiej do zjazdu do zabudowy”

Zmieniono położenie ciągu pieszego. Ciąg pieszy poprowadzono za wiatą.

- 2.6. „Wiaty należy lokalizować zgodnie z wymogami Rozporządzenia (zapewnić wymagane odległości). Na wspólnym tramwajowo/autobusowym peronie, należy zapewnić wiaty, które zapewnią możliwość obsługi pasażerów w każdym kierunku, bez ścian ograniczających szerokość peronu.”

Wiaty zostaną zastosowane jak na pętli Czerwone Maki.

- 2.7. „Należy zapewnić prawidłowe warunki przejezdności (dla wszystkich przewidywanych w projekcie relacji, między innymi w sąsiedztwie przejścia dla pieszych przez ul. Balicką dla relacji skrętu w prawo z łącznicy) i widoczności (w tym: w obszarze pętli autobusowej; przy przejściu dla pieszych przez łącznicę w rejonie ul. Bronowickiej w odniesieniu do lokalizacji murów; w sąsiedztwie proj. Klatek schodowych przy ul. Armii Krajowej i w rejonie łącznicy). Sprawdzenie przejezdności i widoczności załączyć w projekcie.”

Zapewniono. Plansze przejezdności i widoczności dołączono do skorygowanego projektu.

- 2.8. „Lokalizacja podpór/słupów obiektu parkingu p&R w obszarze terminala autobusowego winna być projektowana tak aby nie zakłócała wejścia na perony, wymiany pasażerów oraz wyjścia z wind. Rozwiązania dla komunikacji zbiorowej w w/w obszarze powinny być zgodne z wymaganiami ZTP.”

Uwzględniono w korekcie projektu. Zmieniono układ klatki schodowej po stronie wschodniej.

- 2.9. „Na zakresach opracowanie należy zapewnić prawidłowe dowiązanie do stanu istniejącego (np. proj. Ciągu pieszego i ddr w rejonie ul. Armii Krajowej i istn. łącznicy). W rejonie P.O. Bronowice należy uwzględnić korekty w zakresie rozwiązań ruchu rowerowego zgodnie z uwagami audytu rowerowego. W tym obszarze projekt powinien również uzyskać opinię PKP PLK.”

Złożono wniosek o uzgodnienie do PKP PLK. Na chwilę obecną brak odpowiedzi.

- 2.10. „Konstrukcja nawierzchni winna być projektowana z uwzględnieniem planowanego obciążenia ruchem, istniejących warunków gruntowno-wodnych oraz warstw istniejących konstrukcji w ul. Armii Krajowej, ul. Bronowickiej, ul. Balickiej i łącznic.”

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano w oparciu o rozpoznane warunki gruntowno-wodne oraz kategorię ruchu co zostało odpowiednio opisane na przekrojach konstrukcyjnych w projekcie.

- 2.11. „Należy uszczegółwić zakresy robót nawierzchniowych tj. budowy nowej nawierzchni i frezowania. W projekcie załączyć przekroje konstrukcyjne spójne z oznaczeniami wyżej wymienionych zakresów na sytuacji np. według legendy na sytuacji w przekroju III- III jest frezowanie, według przekroju typowego nowa konstrukcja nawierzchni. Na przekrojach typowych skorygować wysokość krawężnika typu Kassel Kerb. Na przystankach autobusowych powinna być zapewniona nawierzchnia z betonu cementowego dyblowanego i dylatowanego zgodnie z obowiązującymi wytycznymi w tym zakresie.”

Skorygowano w projekcie.

- 2.12. „Zmiana konstrukcji torowiska powinna być realizowana w jednym przekroju, nie należy minimalizować powierzchni przejazdów drogowych w łuku, tym bardziej, że w projekcie nie przedstawiono zmiennych przekrojów konstrukcyjnych w tych lokalizacjach.”

Skorygowano w projekcie.

- 2.13. „Konstrukcja torowiska w przypadku zmiany jej funkcji na niewielkich odległościach (przejście, ścieżka rowerowa, przejazd, ścieżka, przejście peron przystankowy) powinna być wykonana jako jednorodna, proponowane płyty monolityczne z zróżnicowaniem faktury.”

Zostanie uwzględnione na etapie projektu wykonawczego w zgodzie z warunkami PFU.

- 2.14. „Nawierzchnia torowiska w rejonie przystanków tramwajowych powinna być zabudowana do wysokości główki szyny na całej długości.”

Skorygowano w projekcie.

- 2.15. „Brak w projekcie oraz opisie zastosowania wytycznych zawartych w zarządzeniu nr 117/2019 Dyrektora ZDMK z dnia 06.09.2019. Materiały są dostępne na stronie internetowej tutaj. Zarządu (www.zdmk.krakow.pl) – wytyczne dla projektantów.”

Informacja o stosowaniu wytycznych zostanie umieszczona w opisie do projektu branży torowej.

3. Uwagi zgłoszone przez Urząd Miasta Krakowa – Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu z dnia 21.05.2021 – pismo znak IR-04.7211.138.2021
- 3.1. „Projekt nie zawiera podstaw ruchowych przyjęcia geometrii skrzyżowań i weryfikacji ich poprawności. Dotyczy to zwłaszcza ulicy Balickiej z przeprojektowywanymi łącznicami w rejonie projektowanego dworca autobusowego w aspekcie konieczności prowadzenia pieszych przez dwa pasy ruchu. Uwzględniając potrzebę poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszych oraz uchwalone zmiany zasad pierwszeństwa pieszych od 1 czerwca b.r., należy zaproponować rozwiązanie, które zmniejszy zagrożenie bezpieczeństwa ruchu na przejściu przez ul. Balicką. W szczególności należy przeanalizować czy jest możliwe wykształcenie wyspy azylu dla pieszych między dodatkowym pasem po prawej stronie wylotu drogi (wyjazd z łącznicy) a pasem ruchu na wprost na ul. Balickiej w kierunku centrum miasta. W przypadku wskazania sterowania ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej jako rozwiązania wskazanego problemu, należy opracować i wykazać efektywność sterowania ruchem przyjętego rozwiązania.”
- Dokonano korekty projektu. Zawężono pasy do skrętu w prawo i lewo do 3m. Buspas szerokość 3.5m. Wprowadzenie azylu nie jest możliwe z uwagi na brak zachowania odpowiednich warunków przejezdności oraz zbyt małą ilość miejsca dla ukształtowania poprawnej geometrii układu drogowego przed istniejącym urządzeniem dylatacyjnym na wiadukcie drogowym. Na przedmiotowym przejściu jest projektowana sygnalizacja świetlna.**
- 3.2. „Wyspa dzieląca na wlocie przebudowywanej łącznicy w rejonie projektowanego dworca autobusowego powinna stanowić zamknięcie dodatkowego pasa ruchu do skrętu w lewo do parkingu P+R”
- Wprowadzono do projektu.**
- 3.3. „W obszarze inwestycji, zgodnie z aktualizacją Studium podstawowych tras rowerowych miasta Krakowa przebiegają trasy podstawowe rowerowe nr 5 i 10, których przebiegu nie uwzględniono na etapie inwestycji. Niezbędna jest weryfikacja, czy budowa inwestycji w przedstawionym kształcie daje możliwości realizacji przebiegu trasy nr 10 oraz powiązania z trasą nr 5”
- Pozostawiono korytarz dla trasy rowerowej numer 10 po stronie północnej ulicy Balickiej i Bronowickiej z uwzględnieniem rezerwy na przejazdu rowerowe przez skrzyżowania. Połączenie trasy rowerowej nr 10 z trasą rowerową nr 5 poprzez projektowany ciąg pieszo jezdny po stronie północnej z doprowadzeniem do nawrotki na ulicy Złoty Róg i dalej przez ulicę Złoty Róg.**
- 3.4. „Należy zweryfikować możliwość zwiększenia zakresu wysp w wyniesionych krawężnikach pełniących funkcję azylu o powierzchnie wyłączone z ruchu (wyspy na ul. Balickiej).”
- Uwzględniono w korekcie projektu.**
4. Uwagi zgłoszone przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie z dnia 24.05.2021 – pismo znak TT.421.85.2021
- 4.1. „Przy peronie przystankowym KMK przy ul. Bronowickiej po zachodniej stronie ul. Armii Krajowej należy wykonać przejście dla pieszych również po stronie wschodniej peronów w celu skrócenia drogi pieszym i zapewnienia im bezpieczeństwa. Dla peronu po południowej stronie należy zapewnić wejście na peron od projektowanego ciągu pieszego. Proponuje się zastosować wiaty analogicznie jak na pętli Czerwone Maki. W kierunku centrum miasta wskazana jest konstrukcja o długości minimum 12m – typ wiaty należy uzgodnić z ZTP”
- Technicznie niemożliwe do zrealizowania z uwagi na różnice wysokości peronu i główki szyny oraz lokalizacje peronów przy istniejącym urządzeniu dylatacyjnym wiaduktu drogowego. Wygodzono pasy ruchu torowiska balustradą. Zapewniono wejście na peron od strony południowej. Wiaty zostaną zastosowane analogicznie jak na pętli Czerwone Maki.**
- 4.2. „Na peronach przystankowych autobusowych należy zapewnić krawężniki przystankowe typu kassel Kerb. Na wszystkich przystankach przewidzieć pasy medialne o szerokości min. 40cm.”
- Uwzględnione w projekcie.**
- 4.3. „Peron wysunięty najbardziej na północ pętli autobusowej jest zaprojektowany w taki sposób, że bardzo utrudniony jest wjazd na niego przez autobusy KMK. Układ pętli, w szczególności łuki uniemożliwiają wjazd i wyjazd w każdym kierunku.”
- Jest to stanowisko rezerwowe, naprawcze. Zaprojektowano zgodnie z koncepcją i warunkami PFU. Analiza przejezdności uwzględniona w skorygowanym projekcie.**
- 4.4. „Prosimy o przekazanie do zaopiniowania przejezdności autobusów na pętli autobusowej wykonane dla autobusu przegubowego dla wszystkich relacji.”
- Uwzględnione w projekcie.**

- 4.5. „Dokumentacja powinna uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu po uwzględnieniu uwag zgłoszonych na posiedzeniu Zespołu w dniu 7 maja oraz po odniesieniu się do uwag zgłoszonych przez mieszkańców od dnia 30 kwietnia 2021r. i opublikowanych na stronie <http://ztp.krakow.pl/audyt/koncepcja-budowy-zintegrowanego-wezla-przesiadkowego-pr-bronowice/>.”

Odniesienie się do uwag w niniejszym piśmie.

- 4.6. „W dokumentacji zastosować rozwiązania przewidziane w „Standardach technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” przyjętymi do stosowania zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018r.”

Zastosowano zgodnie z wytycznymi, koncepcją i warunkami PFU.

- 4.7. „Projektowany układ geometryczny powinien uwzględniać rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo i komfort poruszania się niechronionym uczestnikom ruchu ze szczególnym uwzględnieniem dojść do przystanków komunikacji zbiorowej jak również rozwiązań ułatwiających poruszanie się rowerem.”

Układ geometryczny zgodny z wytycznymi, koncepcją i warunkami PFU.

- 4.8. „Nie należy projektować przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów przez dwa pasy w tym samym kierunku – w miejscach w których rozwiązanie takie jest projektowane, należy wprowadzić korektę geometrii układu lub wykonać sygnalizację świetlną..”

Zaprojektowano sygnalizację świetlną do wykonania w następnym etapie inwestycji. Poszerzono azyle dla pieszych.

- 4.9. „Zapewnić nawierzchnię bezfazową ciągów pieszych i asfaltową dla rowerowych.”

Zastosowano w projekcie.

- 4.10. „Poszerzyć w miarę możliwości chodnik na wysokości działki nr 37.”

Zaprojektowano zgodnie z decyzją ULICP oraz decyzją DUS (zapewniono pasa zieleni izolacyjnej)

- 4.11. „Zapewnić odpowiednią widoczność w punktach kolizji przy przejściach dla pieszych.

Zapewniono.

- 4.12. „Przejścia dla pieszych projektować o szerokości 6m, zaś przejazdy dla rowerów o szerokości 3m. .”

W ramach korekty projektu wydłużamy azyle między pasami ruchu. Szerokości bez zmian - zgodnie z przepisami.

- 4.13. „Zapewnić min. 2.5m szerokości projektowanych azyli w obrębie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów. Zalecana szerokość azyli to 3m.”

Szerokość minimalna projektowanych azyli w obrębie przejść dla pieszych i przejazdów rowerzystów wynosi 2.5m. W miejscach planowanej rezerwy terenowej pod rozbudowę DDR zapewniono azyle szerokości min. 3.0m.

- 4.14. „Skorygować geometrię wyspy dzielącej na włączeniu łącznicy do ul. Bronowickiej w celu zapewnienia widoczności dla wszystkich uczestników ruchu.”

Skorygowano. Zapewniono widoczność.

- 4.15. „Zapewnić rowerzystom możliwość włączenia do ruchu od ul. Złoty Róg do infrastruktury wzdłuż Armii Krajowej (wzdłuż terminala) – przewidzieć wykonanie infrastruktury rowerowej (z uwagi na ograniczenia terenowe i wysokościowe dopuszcza się wykonanie ciągu pieszo rowerowego)

Zaprojektowano ciąg pieszo rowerowy wzdłuż północnej granicy.

- 4.16. „Zrezygnować z rozdziału infrastruktury dla pieszych i rowerzystów przy przejściu dla pieszych po stronie pn. na wysokości działki 751/3 wykonać jedną wspólną powierzchnię drogi dla pieszych i rowerów.”

Ujęto w korekcie projektu.

- 4.17. „Przewidzieć korektę przebiegu drogi dla rowerów w obrębie przekroczenia łącznicy – w celu złagodzenia przebiegu drogi dla rowerów przy windzie terminala przeanalizować korektę lokalizacji windy. Użytkownicy windy nie mogą wychodzić bezpośrednio na ddr.”

Zmieniono geometrię drogi rowerowej. Użytkownicy windy nie wychodzą bezpośrednio na drogę dla rowerów.

- 4.18. „Skorygować przebieg drogi dla rowerów wzdłuż ul. Armii Krajowej – w tym celu przewidzieć zmianę miejscami projektowanej ddr i cp wzdłuż ul. Armii Krajowej w celu ułatwienia ruchu pieszych i rowerzystów poprzez eliminację punktów przeplatania ciągów a także możliwość zwiększenia przestrzeni dla pieszych w rejonie peronu przystankowego. Obecna lokalizacja wiaty nie zapewnia normatywnej odległości od krawędzi jezdni.”

Uwzględniono w korekcie projektu.

- 4.19. „W rejonie budynku nr 9 poszerzyć ciąg pieszy w rejonie wiaty przy przystanku autobusowym (działka nr 94/1) Wykonać skosowanie chodnika przy przejściach dla pieszych (na pn. od wiaty) w celu skrócenia drogi pieszym i zapobieganiu powstawania przedseptów.”

Poszerzono ciąg pieszy oraz wykonano ukosowanie chodnika.

- 4.20. „Należy zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego opracowaniem, ze szczególnym uwzględnieniem przejść dla pieszych, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężyć użytkowej szerokości projektowanych ciągów.”

Zostanie doszczegółowione w projekcie wykonawczym.

- 4.21. „Zapewnić spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej i projektowanej infrastruktury w szczególności w rejonie przejścia dla pieszych przez łącznicę po wschodniej stronie ul. Armii Krajowej wpust uliczny przesunąć poza obszar przejścia. Rozdzielone ciągi ddr i cp zakończyć na pn. krawędzi jezdni.”

Przebudowa przejścia nie jest przedmiotem tej Inwestycji. Skrócono zakres projektu do krawędzi chodnika.

- 4.22. „Zapewnić przejezdność dla pojazdów normatywnych”

Zapewniono. W projekcie zawarto analizy przejezdności dla pojazdów normatywnych.

- 4.23. „Usunąć ewentualne kolizje z istniejącym uzbrojeniem”

W trakcie opracowywania projektów wykonawczych przekładek uzbrojenia.

- 4.24. „Przy przejściach dla pieszych oraz na peronach przystankowych zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku.”

Skorygowano w projekcie.

- 4.25. „Na etapie projektu organizacji ruchu:

- Ciąg pieszo rowerowy o szerokości 3m wzdłuż terminala oznakować jako ciąg pieszo rowerowy z uwagi na brak możliwości wykonania osobnej drogi dla rowerów (ddr) i ciągu pieszego (cp) z powodu różnic wysokościowych
- Z uwagi na projektowaną zatokę półtowartą przewidzieć konieczność wcześniejszego przekierowania kierujących pojazdami na sąsiedni pas aby wyeliminować wykonywanie manewrów na przejściu dla pieszych
- Przewidzieć wypełnienie powierzchni przejazdów dla rowerzystów w kolorze czerwonym. Przed przejazdami przewidzieć wykonanie znaków P-23
- W miejscach kolizji ruchu pieszego i rowerowego przewidzieć wykonanie nawierzchni barwionej na kolor czerwony
- Barwienie nawierzchni wykonać za pomocą chemoutwardzalnej masy o odpowiednich parametrach szorstkości i elastyczności – zgodnie z opinią do projektu organizacji ruchu”

Powyższe zostanie ujęte w projekcie docelowej organizacji ruchu.

- 4.26. „Przewidzieć montaż stojaków rowerowych zgodnych ze wzorem określonym w „Standardach technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” przyjętymi do stosowania zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018 w obrębie projektowanych przystanków komunikacji zbiorowej.”

W projekcie wskazano lokalizację do montażu stojaków rowerowych. Montaż stojaków poza zakresem zadania.

5. Uwagi zgłoszone przez Zespół Konsultacyjny ds. Dostępności Infrastruktury Miejskiej Do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych Działający Przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych Przy Prezydencie Miasta Krakowa z dnia 31.05.2021 – pismo znak PN.SZ-02.843.1.42.2021

- 5.1. „Zwymiarować pasy medialne i uzupełnić informacje w opisie”

Uzupełniono w legendzie rysunku sytuacyjnego oraz opisie technicznym.

- 5.2. „Przedłożyć opis rozwiązań dla osób z niepełnosprawnościami”

Uzupełniono w opisie technicznym do projektu.

- 5.3. „Odległość wiaty przystankowej od krawędzi jezdni powinna umożliwiać swobodny przejazd osoby na wózku, wózka dziecięcego z jednoczesnym minięciem się z pieszymi. Optymalnym rozwiązaniem byłoby umożliwienie minięcia się dwóch wózków.”

Odległość wiaty przystankowej od krawędzi zatoki spełnia wymagania Rozporządzenia MTIGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie i wynosi min. 1,5m.

- 5.4. „W każdym ciągu schodów oznaczyć kontrastowym kolorem stopień i podstopnicę pierwszego i ostatniego stopnia w ciągu schodów.”
Zostanie oznaczone.
- 5.5. „Przed każdym ciągiem schodów (u góry i u dołu oraz na spocznikach) stosować pasy medialne o szerokości min. 0,60m”
Uzupełniono w projekcie.
- 5.6. „Szerokość pochylni powinna być dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz wyposażona zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa (poręcze, ograniczniki zabezpieczające płaszczyzny ruchu) itd.”
Zostanie doszczegółowione w projekcie wykonawczym.
- 5.7. „Oddzielić dwoma rzędami kostki ciąg pieszy od rowerowego”
Uwzględniono w projekcie.
- 5.8. „Zastosować odpowiednie rozwiązania dla poprawy bezpieczeństwa przy przecięciu się ciągu pieszego i ścieżki rowerowej.”
Zostanie ujęte w projekcie docelowej organizacji ruchu.
- 5.9. „Przedstawić opis i rysunki oraz przekroje toalety dla osób z niepełnosprawnościami.”
Zostanie przedstawione w projekcie wykonawczym branży architektonicznej dla budynku.
- 5.10. „Należy dołączyć opis budynku dworca wraz z jego niezbędnym wyposażeniem pod kątem osób z niepełnosprawnościami wraz ze z wymiarowanymi rysunkami/przekrojami.”
Zostanie przedstawione w projekcie wykonawczym branży architektonicznej dla budynku.
- 5.11. „Uzupełnić opis do wind oraz ich parametry uzupełnić na rysunkach. Przedłożyć przekroje.”
Zostanie przedstawione w projekcie wykonawczym branży architektonicznej dla budynku.
- 5.12. „Należy zapewnić odpowiednią (zgodną z obowiązującymi przepisami) ilość miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami.”
Zostanie przedstawione w projekcie wykonawczym branży architektonicznej dla budynku.
- 5.13. „Należy zastosować pasy prowadzące wewnątrz budynku dworca oraz uzupełnić pasy medialne przed windami.”
Zostanie przedstawione w projekcie wykonawczym branży architektonicznej dla budynku.

Z wyrażami szacunku,

Michał Wiśniowski

Tel. 605-990-584

michal.wisniowski@budimex.pl

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Załączniki:

1. Skorygowana dokumentacja.