**TA.464.1.104.2020**

**Rafał Matusik BPD
Kraków ul. Łagiewnicka 39
30-417 Kraków**

***Dotyczy:*** opinia audytu dla inwestycji pn.: ***„***[***Budowa drogi dla rowerów na odcinku ul. Stojałowskiego od skrzyżowania z ul. Porucznika Halszki do skrzyżowania z ul. Jakuba Bojki***](http://mobilnykrakow.pl/audyt/budowa-sciezki-rekreacyjnej-pieszo-rowerowej-podgorze-duchackie-etap-i/)***”.***

W odpowiedzi na pismo w sprawie wydania audytu rowerowego dla opracowania pn.:

***„***[***Budowa drogi dla rowerów na odcinku ul. Stojałowskiego od skrzyżowania z ul. Porucznika Halszki do skrzyżowania z ul. Jakuba Bojki***](http://mobilnykrakow.pl/audyt/budowa-sciezki-rekreacyjnej-pieszo-rowerowej-podgorze-duchackie-etap-i/)***”.***

oraz w nawiązaniu do ustaleń z posiedzenia w dniu 4 listopada 2020r., Zespół Zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, powołany Zarządzeniem Nr 2376/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20.09.2019 r. **opiniuje pozytywnie** przedstawione rozwiązanie z  następującymi uwagami:

* Przy skrzyżowaniu z ul. Halszki (część pn-wsch) pas do lewoskrętu należy wykształcić dopiero za wyspą w celu skrócenia przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów (poszerzyć wyspę dzielącą, jeśli pozwolą na to warunki techniczne wykonać jako wbudowaną nie prefabrykowaną)
* Zapewnić przejezdność dla pojazdów KMK, zwymiarować szerokość pasów.
* Nie projektować przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów bez sygnalizacji świetlnej przez więcej niż jeden pas ruchu w tym samym kierunku. Projektowane rozwiązania należy skoordynować z opracowanym projektem organizacji ruchu będącym w posiadaniu Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu (z wnioskiem o udostępnienie dokumentacji należy wystąpić do MIR). Wybór ostatecznej wersji rozwiązań należy uzgodnić z MIR i ZTP.
* W rejonie zjazdu na drogę wewnętrzną km 0+189.70 nie projektować przejścia z przejazdem przez dwa pasy ruchu, zawęzić jezdnię do jednego pasa z równoczesnym przeznaczeniem skrajnego wyłączonego pasa na miejsca postojowe. Zapewnić dojścia do ciągu pieszego.
* Na zjeździe pożarowym wykonać wzmocnioną nawierzchnię.
* W celu ochrony zieleni wysokiej przy jezdni po stronie północnej skorygować przebieg projektowanej ddr - przesunąć w kierunku północnym. Przeanalizować możliwość powiększenia powierzchni zieleni.
* Przy zjeździe na pętlę sprawdzić przejezdność dla pojazdów KMK w szczególności na relacji do lewoskrętu.
* Zespół postuluje wykonanie wiaty dla rowerów ( o wymiarach np. 2.5x 10m, może być krótsza) w rejonie pętli. Jeżeli nie będzie to możliwe należy zapewnić montaż stojaków rowerowych w ilości odpowiadającej prognozowanemu zapotrzebowaniu. Zastosować wzór stojaka zgodny ze „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” przyjętymi do stosowania zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018 r.
* Wykonać przejazd dla rowerzystów przy przejściu dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Cechową.
* Zawęzić łuk południowego wlotu ul. Cechowej na ile pozwala zachowanie przejezdności i warunków widoczności.
* Zdaniem Zespołu zasadna jest przebudowa skrzyżowania ul. Cechowej i Bojki w celu wykonania ronda. Decyzja w sprawie możliwości realizacji zadania w ramach obecnie opiniowanego projektu należy do Zamawiającego (ZDMK).
* Należy zawęzić wylot ul. Bojki (np. poprzez likwidację lewoskrętu) w celu wykonania przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów przez jeden pas ruchu.
* Poszerzyć azyle dla pieszych po lewej (zachodniej) stronie, przy skrzyżowaniu z ul. Bojki.
* Zapewnić połączenia dla rowerzystów pomiędzy nowoprojektowaną ddr a ruchem ogólnym w ul. Cechowej ( jednokierunkowe odcinki ddr).
* Przy osygnalizowanych przejazdach dla rowerzystów zamontować podpórki, według wzoru przekazanego przez ZTP.
* Zapewnić odpowiednią widoczność w punktach kolizji.
* Zastosować nawierzchnię asfaltową dla ddr i bezfazową nawierzchnię dla ciągu pieszego.
* Na przejazdach dla rowerzystów zapewnić krawężniki na „0” bez uskoków.
* Na zjazdach zachować ciągłość nawierzchni ddr i chodnika (bez krawężników w poprzek ddr).
* Rozdział pomiędzy ddr a cp wykonać z dwóch rzędów kostki w kolorze czerwonym ułożonej pod kątem.
* Należy zapewnić spójność rozwiązań projektowych w dowiązaniu do istniejącego zagospodarowania, oraz usunąć ewentualne kolizje z istniejącym uzbrojeniem.
* 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.
* W obszarze przekraczania jezdni przez pieszych należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku. Pasy zastosować także przy peronach przystankowych.
* Projektowane elementy infrastruktury rowerowej powinny posiadać parametry zgodne ze  ***„Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”*** przyjętymi do stosowania zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018 r. (m.in. w zakresie konstrukcji nawierzchni drogi dla rowerów).
* Po wprowadzeniu uwag projekt przekazać do Działu Mobilności Aktywnej ZTP.

Na etapie projektu organizacji ruchu:

* Przewidzieć wypełnienie powierzchni wszystkich przejazdów dla rowerzystów w kolorze czerwonym. Przed wszystkimi przejazdami przewidzieć wykonanie znaków P-23.
* W miejscach kolizji ruchu pieszego i rowerowego; za, przed i w obrębie zjazdów oraz bezpośrednio przed wszystkimi przejazdami dla rowerzystów 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.
* Na DDR wykonać linię segregacyjną (analogicznie jak np. na Rondzie Mogilskim).

Przewodniczący Zespołu Zadaniowego

ds. niechronionych uczestników ruchu

Łukasz Franek

Załączniki

1 x projekt jw.

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa TA