**TA.464.1.60.2021**

**PROJEKTANCI Sp. z o.o**

**Ul. Krzywda 12a**

**30-710 Kraków**

***Dotyczy:*** opinia audytu dla inwestycji pn.: **„Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż al. 29 Listopada w Krakowie od ul. Wita Stwosza do ul. Woronicza – etap 2 strona wschodnia”.**

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

**„Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż al. 29 Listopada w Krakowie od ul. Wita Stwosza do**

**ul. Woronicza**

**– etap 2 strona wschodnia”.**

oraz w nawiązaniu do ustaleń z posiedzenia w dniu 18.06.2021 r., 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 rozwiązania z  następującymi uwagami:

* Parametry infrastruktury rowerowej powinny być wszędzie gdzie to możliwe 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.
* W obrębie wszystkich przystanków KMK na odcinku objętym projektem należy dążyć do prowadzenia niezależnych ciągów pieszych za peronem i drogą dla rowerów.
* Dla ciągu pieszego na wysokości cmentarza zapewnić nawierzchnię asfaltową z uwagi na dopuszczony zgodnie z prawem ruch rowerowy na przedmiotowym ciągu, na pozostałych odcinkach ciągów pieszych zapewnić nawierzchnię bezfazowa, dla ciągów rowerowych i pieszo – rowerowych asfaltową. Słupy oświetleniowe lokalizować przy murze cmentarza w celu zapewnienia większej powierzchni użytkowej dla pieszych i rowerzystów. Zwymiarować wszystkie punkty,w których dochodzi do zawężenia przekroju.
* Za skrzyżowaniem z ul. Prandoty zapewnić ciąg pieszy po wschodniej stronie projektowanej drogi dla rowerów, który umożliwi bardziej optymalne połączenie pomiędzy przejściami dla pieszych. Należy unikać wycinki drzew, uwzględnić przesadzenie młodych nasadzeń.
* Przeanalizować możliwość wykształcenia zieleńca przy skrzyżowaniu al. 29 Listopada i ul. Prandoty, uwzględniając równocześnie konieczność zapewnienia odpowiedniej powierzchni akumulacji przy dużym ruchu rowerowym i pieszym.
* Skorygować lokalizację przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych przez ul. Prandoty i ul. Wileńską (przejazd projektować bliżej skrzyżowania, pod delikatnym kątem).
* Na zjazdach oraz wyniesionych przejazdach przez wloty poprzeczne zachować ciągłość nawierzchni chodnika (cp) i drogi dla rowerów (ddr), nie projektować krawężników w poprzek.
* Na przejazdach rowerowych, w miejscach w których nie dochodzi o wymiany przyległej nawierzchni jezdni, zastosować krawężniki z odkryciem 0 cm, bez uskoku w postaci ścieku przykrawężnikowego.
* Skorygować przebieg przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych w rejonie bud. nr 39 zastosować oznakowanie umożliwiające rowerzystom zgodne z prawem włączenie się na ciąg pieszo rowerowy (cpr).
* Rozważyć możliwość odsunięcia ciągu pieszego od jezdni w rejonie przystanku KMK Biskupa Prandoty (odcinek drogi dla KMK i rowerzystów).
* Zjazdy za budynkiem nr 39 wykonać jako wyniesione z zachowaniem ciągłości nawierzchni. Postuluje się ujęcie w zakresie zadania wymianę nawierzchni odcinka ciągu pieszo – rowerowego na wysokości budynku nr 39 E.
* Zastosować słupki uniemożliwiające nielegalne parkowanie.
* Uzupełnić dokumentację o przekroje poprzeczne odcinka ciągu za ekranami akustycznymi – w szczególności w punkcie zawężenia chodnika.
* Na wysokości budynku nr 57 z uwagi na istniejące schody przeanalizować możliwość wykonania rozdzielonych ciągów dla pieszych i rowerzystów oraz rezygnacji z montażu barierki.
* Zapewnić odpowiednią widoczność w punktach kolizji, przy schodach i przy przejściach dla pieszych.
* Przy przejściach dla pieszych, na peronach przystankowych oraz przy schodach należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku
* Na wysokości budynku nr 59 z uwagi na istniejący peron przystankowy i wiatę wnioskuje się o wykonanie ciągu pieszego po prawej stronie ddr.
* Wykonać analizę możliwości pozostawienia istniejącej zieleni wysokiej (topole) na odcinku pomiędzy ul. Wileńską a Sadową mając na względzie bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Wykonać operat dendrologiczny.
* Przy przejściu dla pieszych przez ul. Wileńską przewidzieć wykształcenie powierzchni azylu dla pieszych oczekujących przed przejściem – w tym celu należy przeanalizować przybliżenie przejazdu i przejścia dla pieszych do jezdni al. 29 listopada.
* Zapewnić rowerzystom włączenie się do ruchu ogólnego w ulicy Prądzyńskiego, Duchackiej, Wiśniowej i Żytniej.
* Przeanalizować możliwość zmiany organizacji ruchu w ul. Sadowej - wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w celu poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu w rejonie skrzyżowania z al. 29 Listopada. Na wlocie rzeczonej ulicy wykonać wyniesione przejście z przejazdem.
* Przy skrzyżowaniu z ul. Opolską mur w obrębie przebudowywanego obiektu ukształtować w sposób zapewniający wzajemną widoczność uczestników ruchu oraz z zachowaniem skrajni rowerowej. Przewidzieć przesunięcie lapy oświetleniowej zlokalizowanej tuż za końcem drogi dla rowerów.
* W zakresie zadania uwzględnić przebudowę sygnalizacji świetlnej na całym skrzyżowaniu ul. Opolskiej i 29 Listopada oraz istniejący fragment ddr po północno wschodniej stronie skrzyżowania (przejazdy) jako dowiązanie do stanu istniejącego.
* Pomiędzy przejazdami po południowo wschodniej stronie skrzyżowania (prawoskręt w Opolską) wykonać zieleniec zamiast wybrukowania.
* W rejonie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów zrezygnować z wykonania wyróżnienia wysokościowego pomiędzy ddr i cp.
* Na peronie KMK za ul. Opolską wskazać lokalizację wiaty przystankowej.
* Uzupełnić wymiary ciągów w szczególności w miejscach zawężeń.
* Należy zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego opracowaniem, ze szczególnym uwzględnieniem przejścia dla pieszych, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężać użytkowej szerokości projektowanych ciągów.
* Usunąć ewentualne kolizje z istniejącym uzbrojeniem.
* Zapewnić spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej i projektowanej infrastruktury.
* Załączyć pisemne odniesienie do uwag mieszkańców stanowiących załącznik do przedmiotowej opinii.
* 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.

Przewodniczący Zespołu Zadaniowego

ds. niechronionych uczestników ruchu

Łukasz Franek

Załączniki

1 x projekt jw.

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa TA