Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

Kraków, 28 sierpnia 2026 r.

TA.651.1.75.2026AW

**ARG Projektowanie Inwestycyjne sp. z o.o**
**ul. Czereśniowa 4A**
**31-410 KRAKÓW**
**biuro@arg.krakow.pl**

# Audyt Zespołu Zadaniowego ds. Niechronionych Uczestników Ruchu

| | |
|---|---|
| **Dotyczy** | Audytu pieszo – rowerowego dla zadania pn.: „Koncepcja rozbudowy ul. Kocmyrzowskiej w Krakowie wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku od skrzyżowania z ul. Bulwarową do węzła Grębałów”. |
| **Data pisma** | 23.07.2026 |
| **Data wpływu** | 23.07.2026 |
| **Znak sprawy** | - |

Szanowni Państwo,

W odpowiedzi na pismo z dnia 23 lipca 2026 r., w sprawie wydania opinii audytu pieszo - rowerowego dla zadania pn.: **„Koncepcja rozbudowy ul. Kocmyrzowskiej w Krakowie wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku od skrzyżowania z ul. Bulwarową do węzła Grębałów”**, w nawiązaniu do ustaleń z posiedzenia z dnia 21 sierpnia 2026 r., Zespół Zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, powołany Zarządzeniem Nr 1283/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 maja 2023 r., **opiniuje pozytywnie** przedstawione rozwiązania **koncepcyjne** z poniższymi uwagami. Równocześnie informujemy, że na etapie opracowywania projektu budowlanego, dokumentację należy ponownie przedłożyć do opiniowania przez Zespół Zadaniowy ds. niechronionych uczestników ruchu.

1. Z uwagi na klasę drogi ul. Kocmyrzowskiej, istniejącą wzdłuż ulicy (na wcześniejszym od strony zachodniej odcinku), oraz realizowaną w ramach innego opracowania – trasa S7 węzeł „Grębałów” obustronną infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów, zdaniem Zespołu konieczne jest zapewnienie w ramach opiniowanej dokumentacji obustronnej drogi dla rowerów i obustronnych ciągów pieszych.
2. W rejonie zabytkowego budynku nr 1, położonego przy ul. Cienistej należy zapewnić warunki wzajemnej widoczności pieszy-rowerzysta-pojazd, przeanalizować korektę łuku

drogi w celu zbliżenia przejścia dla pieszych do osi ul. Cienistej oraz możliwość zamiany ciągu pieszego (cp) z drogą dla rowerów (ddr). Uwzględnić elementy zagospodarowania takie jak schody i balustrady przy budynku.

3. Co do zasady ddr należy odsunąć od jezdni, projektować za pasem zieleni izolacyjnej na ile to możliwe np. na wysokości budynku nr 20 os. Krakowiaków – odsunąć ddr w kierunku południowym, zachować w maksymalnym stopniu istniejące drzewa.
4. Przeanalizować możliwość przesunięcia wlotu ul. Bulwarowej w kierunku północo-wschodnim w celu zbliżenia do osi ul. Cienistej (poprawa geometrii skrzyżowania), kosztem zieleńca przy ul. Bulwarowej po prawej stronie.
5. Projektowane domknięcie peronu przystankowego przed wlotem ul. Stadionowej jest rozwiązaniem prawidłowym, należy przeanalizować możliwość wzmocnienia domknięcia, zdaniem zarządzającego ruchem nie ma powodów do odtwarzania, obecnego mniej bezpiecznego rozwiązania (zatoka otwarta), ponadto w zaproponowanym rozwiązaniu rowerzyści poruszający się wzdłuż ul. Kocmyrzowskiej są lepiej widoczni dla pojazdów skręcających z ul. Kocmyrzowskiej, przecinających ddr i cp pod lepszym kątem, niż w przypadku otwarcia zatoki.
6. Wzdłuż ul. Bulwarowej po stronie wschodniej łącznik rowerowy docelowo powinien być dwukierunkowy, jednakże do czasu wykonania dalszego odcinka wzdłuż ul. Bulwarowej w kierunku południowym powinien on funkcjonować jako jednokierunkowy. Należy zrezygnować z projektowanej „śluzy" za peronem przystankowym, rowerzyści jadąc od ul. Kocmyrzowskiej ul. Bulwarową w kierunku al. Solidarności powinni skorzystać z przejazdu rowerowego przez wlot ul. Bulwarowej i dalej poruszać się w ruchu ogólnym.
7. W ramach przedmiotowego opracowania należy ująć wykonanie chodnika wzdłuż ul. Bulwarowej po wschodniej stronie do zjazdu do budynku nr 7 (wydłużyć zakres za peron przystankowy do zjazdu).
8. DDR wzdłuż Bulwarowej należy projektować w zakresie objętym opracowaniem.
9. Przeanalizować możliwość wykonania pochylni dla osób z niepełnosprawnościami przy schodach w celu zapewnienia dostępności do peronów przystankowych przy ul. Bulwarowej od strony os. Krakowiaków. Jeżeli wykonanie powyższego nie będzie możliwe w ramach przedmiotowego zadania, wykonanie pochylni powinno być procedowane w ramach odrębnego zadania.
10. Przy wlocie ul. Nad Dłubnią po wschodniej stronie odsunąć przejazd dla rowerzystów od łuku jezdni, w celu optycznego zawężenia wlotu wykonać przebruk, zakończony na wysokości przejazdu i przejścia.
11. Pomiędzy ul. Nad Dłubnią a ul. Makuszyńskiego po stronie północnej ddr i cp prowadzić w jednakowej odległości od jezdni (wyprostować), zachować jak najwięcej istniejących drzew.
12. Przy wlocie ul. Makuszyńskiego, po wschodniej stronie pomiędzy projektowanym chodnikiem a jezdnią zapewnić pas zieleni izolacyjnej, zgodnie z informacją zamieszczoną w Miejskim Systemie Informacji Przestrzennej w Krakowie działka nr 617 jest własnością GMK użytek dr., należy zweryfikować istniejące zagospodarowanie.

13. Przy wlocie ul. Wańkowicza po stronie wschodniej dążyć do wykonania pasa zieleni pomiędzy jezdnią a chodnikiem w obszarze działki nr 465 NH-44 będącej własnością GMK użytek dr. Zapewnić miejsce na lokalizację sygnalizatora świetlnego.
14. Zweryfikować przejezdność na skrzyżowaniu ul. Kocmyrzowskiej i ul. Wańkowicza dla pojazdu miarodajnego.
15. Po wschodniej stronie peronu przystankowego za wlotem ul. Wańkowicza wydłużyć zieleńce aby nakierować pieszych na cp za ddr (żeby piesi nie chodzili po ddr).
16. Na końcu opracowania po wschodniej stronie wskazać dowiązanie chodnika do ciągu pieszego projektowanego w ramach innego opracowania – trasa S7 węzeł „Grębałów" (pokazać, że pieszy przechodzi na chodnik a nie na zieleniec).
17. Ciągi piesze i rowerowe prowadzić w sposób jak najbardziej prosty bez zbędnych odgięć. Dopuszcza się punktowe odgięcia w celu ochrony cennych gatunków drzew, w przypadku młodych (nowonasadzonych) drzew należy uwzględnić ich przesadzenie.
18. Na wyłukowaniach ddr stosować wartości łuków zgodne ze Standardami infrastruktury rowerowej miasta Krakowa.
19. Ciągi piesze, w obszarze całego opracowania należy projektować o szerokości odpowiedniej dla prognozowanego natężenia ruchu a nie minimalnych, np. przy peronie na ul. Bulwarowej poszerzyć chodnik również poza wiatą. Przed przejściami dla pieszych zapewnić poszerzenia.
20. Przy dowiązaniu projektowanej infrastruktury do istniejącego zagospodarowania uwzględnić istniejące skarpy i ewentualną konieczność wykonania murów oporowych (wpływ na zajętość terenu).
21. Z uwagi na obowiązujące przepisy w zakresie konieczności rozdziału cp i ddr pasem o szerokości 50 cm należy zapewnić odpowiednią rezerwę terenową (zajętość terenu do decyzji środowiskowej).
22. Na zjazdach i wlotach podporządkowanych nieobsługiwanych przez KMK zachować ciągłość nawierzchni i niwelety chodnika (tzw. chodnik przejezdny) i drogi dla rowerów, bez uskoków, nie stosować krawężników w poprzek. Wyróżnić kolorystycznie początkowy fragment powierzchni zjazdów od strony jezdni.
23. Uwagi zamieszczone na stronie ZTP pod opublikowaną dokumentacją, wykraczające poza kompetencje Zespołu zostaną przekazane do Inwestora osobnym pismem.
24. Zapewnić:
    - przestrzeń na lokalizację oznakowania pionowego w pasie drogowym poza skrajnią ddr,
    - nawierzchnię bezfazową projektowanych ciągów pieszych i asfaltową rowerowych,
    - spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej i projektowanej infrastruktury w szczególności w zakresie dowiązania sytuacyjno wysokościowego,
    - prawidłowe odwodnienie i oświetlenie obszaru objętego zakresem opracowania, ze szczególnym uwzględnieniem przejść dla pieszych/ miejsc przekraczania jezdni przez pieszych, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężać użytkowej szerokości projektowanych ciągów,

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

- ciągłość nawierzchni drogi dla rowerów w obrębie przejazdów rowerowych – bez uskoków i bez stosowania krawężników poprzecznych, na przejściach dla pieszych wysokość krawężnika wykonać na 2 cm,
- widoczność w punktach kolizji dla wszystkich uczestników ruchu,
- usunięcie ewentualnych kolizji z istniejącym uzbrojeniem.

25. Projektowane elementy infrastruktury pieszej powinny spełniać Standardy Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa, przyjęte do stosowania zarządzeniem nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r., oraz Standardy Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków zgodnie z Zarządzeniem nr 1163/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 28 kwietnia 2023 r.
26. Dla infrastruktury rowerowej zastosować rozwiązania wg Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa, zgodnie z Zarządzeniem Nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r. (m.in. nawierzchnia asfaltowa, wartości łuków poziomych ddr, włączenia i wyłączenia ddr do i z ruchu ogólnego).
27. Po wprowadzeniu uwag projekt przekazać do Działu Uzgodnień i Rozwoju Mobilności Aktywnej ZTP, celem dołączenia do akt sprawy.

z wyrazami szacunku

Przewodnicząca Zespołu Zadaniowego
ds. Niechronionych Uczestników Ruchu
Małgorzata Jedynak

**W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:**

- telefonicznie: pod numerem 12 616 8671
- osobiście – Dział TA, pokój 210, ul. Wielopole 1, 31-072 Kraków
- e-mailowo – sekretariat@ztp.krakow.pl

## Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa