

IR-04.7211.10.2021.4

ARG**Projektowanie Inwestycyjne Sp. z o.o.
ul. Czeresniowa 4a
31-410 Kraków**

Dotyczy koncepcji budowy ul. Nowej Bartla od ul. Zawitej do planowanego ronda zlokalizowanego za pętlą autobusową Kliny – Zacisze oraz koncepcji poprawy komunikacji w ciągu ul. Zawitej na odcinku od ul. Kobierzyńskiej do ul. Żywieckiej

Data pisma 16.08.2022 r.

Data wpływu 17.08.2022 r.

Znak sprawy ARG/893.1/AP/2741/2022

Szanowni Państwo,

zgłaszam uwagi do przekazanych materiałów.

Analiza ruchu

- Przyjmuję do wiadomości wyjaśnienia projektanta w zakresie analiz ruchu.
- Analiza wykazała, że skrzyżowanie ul. Zawitej z ul. Borkowską w wariantcie bez realizacji ul. Nowej Bartla będzie pracowało na granicy przepustowości – tym samym, konieczna jest budowa ul. Nowej Bartla w celu zapewnienia akceptowalnych warunków ruchu.
- Załączona dokumentacja nie obejmuje skrzyżowań w ciągu ul. Nowej Bartla (z wyjątkiem skrzyżowania z ul. Zawitą), w związku z czym nie jest możliwa ocena efektywności proponowanych rozwiązań.

Rozwiązania geometryczne

- Na wszystkich skrzyżowaniach.
 - Zasadne jest kształtowanie chodników w odsunięciu od krawędzi jezdni po obwodni ronda. Pozwoli to na minimalizację liczby odgięć dla pieszych, jak również umiejscowienie części infrastruktury technicznej bez zmniejszania użytkowej szerokości chodnika.
 - Należy wyjaśnić przyjętą szerokość pasa ruchu (3,50 m). W przypadku, gdy pojazdem miarodajnym jest autobus, szerokość pasa ruchu winna wynosić 3,25 m.

ARG
Wpłynęło dn. 19.09.22
Nr dz. 506
Nr sprawy 17

Urząd Miasta Krakowa
WYDZIAŁ MIEJSKIEGO INŻYNIERA RUCHU
tel. +48 12 616 58 08, fax +48 12 616 58 41, ir.umk@um.krakow.pl
31-072 Kraków, ul. Wielopole 1
www.krakow.pl



- W celu zapewnienia czytelności, zasadne jest projektowanie powierzchni nieużytkowej wysp dzielących (azyli) na skrzyżowaniach jako zieleni.
- Należy wyjaśnić zaprojektowanie dodatkowego zjazdu z ul. Babińskiego na działkę nr 157 obr. 42 Podgórze (posesja nr 2), mając na względzie, iż budynek ten posiada obsługę w stanie istniejącym przez zjazd zlokalizowany w większym odsunięciu od skrzyżowania.
- Należy przeanalizować możliwość zmiany obsługi działki nr 298/10 obr. 43 Podgórze (budynek ul. Zawita 69), mając na względzie obecną możliwość dojazdu przez dwa zjazdy oraz ich parametry geometryczne. Rekomenduję obsługę ww. zabudowy przez jeden zjazd zlokalizowany w maksymalnym odsunięciu od skrzyżowania.
- Zwracam uwagę, iż na ul. Zawitej pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Kobierzyńską a skrzyżowaniem z ul. Komuny Paryskiej brakuje ok. 60 m chodnika. Mając na względzie spójność rozwiązań, należy zaprojektować brakujący odcinek ciągu pieszego. W przeciwnym wypadku należy przedstawić powiązania piesze pomiędzy projektowanymi fragmentami chodników.
- Przedstawione rozwiązania geometryczne skrzyżowania ul. Zawitej z ul. Komuny Paryskiej nie odpowiadają załączonej analizie ruchu. Zwracam uwagę, iż były one wykazywane w dotychczasowych analizach ruchu jako rozwiązania nieefektywne (IV poziom swobody ruchu, przekroczenie przepustowości o 28% dla wlotu południowego). Przedłożona analiza ruchu obejmuje realizację wlotu ul. Komuny Paryskiej jako dwupasowego – rozwiązania geometryczne należy kształtować zgodnie z jej wynikami.
- Zatoki autobusowe na wylotach rond należy projektować jako zamknięte w celu minimalizacji liczby przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów przez 2 pasy ruchu w tym samym kierunku. Rozpoczęcie kształtowania zatoki (skos zjazdowy) winno być wykonane w sposób minimalizujący prawdopodobieństwo wykonania manewru omijania/wyprzedzania na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim.
- Zasadne jest odseparowanie chodnika od peronu na przystanku „Komuny Paryskiej 02” poprzez zieleniec, także w celu poprawy estetyki.
- Lokalizację i wymiary peronu ww. przystanku winny umożliwiać zastosowanie oznakowania poziomego zgodne z przepisami o znakach i sygnałach drogowych, w tym linii przystankowej.
- Na skrzyżowaniach ul. Zawitej: z ul. Nową Bartłą, z ul. Borkowską, z ul. Skośną.
 - Ciągi piesze należy kształtować poza powierzchnią akumulacji kierujących rowerem przed przejazdami dla rowerzystów oraz minimalizować liczbę punktów kolizji pomiędzy pieszymi a kierującymi rowerem.
 - Rekomenduję zamianę lokalizacji chodnika i ścieżki rowerowej w ciągu ul. Zawitej wraz z ich oddzieleniem od jezdni poprzez zieleniec (tj. takiego samego przekroju, jaki zastosowano na północnym odcinku ul. Nowej Bartły). Pozwoli to na minimalizację liczby punktów kolizji pomiędzy pieszymi a kierującymi rowerem oraz usytuowanie oznakowania pionowego, oświetlenia i innych elementów infrastruktury poza użytkową szerokością chodnika i ścieżki rowerowej.
- Należy przeanalizować zmianę obsługi istniejącego zagospodarowania znajdującego się na północ od ul. Zawitej, na odcinku od skrzyżowania z ul. Nową Bartłą do skrzyżowania z ul. Borkowską poprzez wykonanie zjazdu od nowo projektowanego odcinka drogi

wewnętrznej (czwarty wlot skrzyżowania z ul. Nowa Bartła). Powyższe ma na celu nie tylko na zapewnienie właściwej hierarchizacji układu ulicznego, lecz także wskazanie wymaganej rezerwy w przypadku realizacji linii tramwajowej.

- Parametry geometryczne:
 - skrzyżowania ulic: Nowej Bartła, Krygowskiego, Korpala, Bartła;
 - skrzyżowania ul. Nowej Bartła z ul. Bartła;
 - projektowanego ronda na południowym krańcu ul. Nowej Bartłabędą możliwe do oceny po weryfikacji efektywności przedstawionego rozwiązania.
- Należy zapewnić powiązanie projektowanego odcinka ul. Nowej Bartła (pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Zawitą a skrzyżowaniem z ul. Krygowskiego) z przyległą zabudową.
- Należy przeanalizować lokalizację przystanków w rejonie skrzyżowania ul. Nowej Bartła z ul. Krygowskiego i ul. Korpala, mając na względzie brak peronów na wszystkich wlotach/wylotach skrzyżowania. W tym zakresie należy uzyskać stanowisko Zarządu Transportu Publicznego.
- Zaproponowana „możliwa alternatywna lokalizacja przystanku autobusowego” jest niewłaściwa z uwagi na brak peronu autobusowego, wysiadanie pasażerów bezpośrednio na ścieżkę rowerową oraz możliwość blokowania skrzyżowania. Przystanek autobusowy na wylocie skrzyżowania należy kształtować w zatoce.
- Ścieżka rowerowa po zachodniej stronie ul. Bartła winna być oddzielona od jezdni poprzez zieleniec.
- Z uwagi na docelowe przeznaczenie: ul. Wicherkiewicza, ul. Soroki, ul. Ketlinga, ul. Babinicza ustalone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego [1] jako drogi publiczne, ich przecięcia z ul. Bartła należy kształtować jako skrzyżowania. Dotyczy to w szczególności wyznaczenia przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów na ich wlotach.
- Mając na względzie istniejące uwarunkowania terenowe na odcinku ul. Bartła pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Korpala a skrzyżowaniem z ul. Bartła (boczną), rekomenduję analizę możliwości:
 - likwidacji ścieżki rowerowej po zachodniej stronie ulicy oraz poszerzenia ścieżki rowerowej po stronie wschodniej do 3,00 m; lub
 - przekształcenia chodnika oraz ścieżki rowerowej po zachodniej stronie ulicy w ścieżkę pieszo-rowerową z jednoczesnym wykształtowaniem zielenca oddzielającego tę ścieżkę od jezdni.

Powyższe pozwoli na uzyskanie lepszych parametrów skrzyżowań ww. ulic z jednoczesną minimalizacją liczby przecięć ścieżki rowerowej. Należy pozyskać stanowisko Zarządu Transportu Publicznego w tym zakresie.

- Należy dowiązać infrastrukturę pieszą pomiędzy projektowanym rondem na skrzyżowaniu ul. Nowej Bartła z ul. Bartła (boczną) do istniejących chodników na działce nr 96/381 obr. 69 Podgórze.
- Na skrzyżowaniu ul. Nowej Bartła z ul. Bartła projektowane rozwiązania dla ruchu pieszego i rowerowego mogą skutkować skracaniem drogi przez pieszych z wykorzystaniem ścieżki rowerowej i przejazdu dla rowerzystów.

- Zasadne jest skorygowanie zjazdu z ul. Nowej Bartla do Szkoły Podstawowej nr 14 (ul. Bartla 29), mając na względzie kolizję z przystankiem autobusowym.
- W rejonie przystanku zlokalizowanego na północnym wylocie ronda znajdującego się na południowym krańcu opracowania, należy zaprojektować dodatkowy ciąg pieszy, niezależny od peronu autobusowego.
- Należy przeanalizować kształtowanie linii tramwajowej, mając na względzie przyszłą rozbudowę infrastruktury drogowej w kierunku południowym (rondo znajdujące się na południowym krańcu opracowania – powiązanie z przystankiem kolejowym Kraków Opatkowice), mając na względzie także zapewnienie powiązania z pętlą tramwajową.
- W celu zapewnienia jednoznaczności określanych rozwiązań dla budowanego odcinka ul. Nowej Bartla, należy zastosować oznaczenie kilometrażu lub nazwać poszczególne odcinki ulic oznaczeniem alfanumerycznym.

Mając na względzie szczegółowość przekazanego projektu, w tym brak wielu wymiarów, przekazaną dokumentację traktuję się jako wstępny projekt koncepcyjny.

W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:

- telefonicznie – pod numerem 12 616 84 65 (sprawę prowadzi Tomasz Powęzka)
- osobiście – Referat Zarządzania Ruchem, ul. Wielopole 1, pokój 202
- e-mailowo – ir.umk@um.krakow.pl

Z wyrazami szacunku
Z-ca **DYREKTORA WYDZIAŁU**
Michał Mikołajczyk

Podstawa prawna:

- [1] Uchwała Nr LXVI/849/09 Rady Miasta Krakowa z dnia 18 marca 2009 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kliny Południe” (Dz. Urz. Woj. Mał. nr 189 poz. 1336)

Załączniki:

1. „Analiza warunków ruchu wzdłuż ul. Zawitej”, datowana na sierpień/kwiecień 2022 r. (30 stron)
2. „Koncepcja rozwiązań komunikacyjnych” – wariant 1 (3 rysunki)

Otrzymują:

1. Adresat + załącznik nr 2
2. Aa + załączniki nr 1–2

Urząd Miasta Krakowa
 WYDZIAŁ MIEJSKIEGO INŻYNIERA RUCHU
 tel. +48 12 616 58 08, fax +48 12 616 58 41, ir.umk@um.krakow.pl
 31-072 Kraków, ul. Wielopole 1
 www.krakow.pl

