

STANDARDY INFRASTRUKTURY PIESZEJ MIASTA KRAKOWA

**RAPORT
PODSUMOWANIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**



Standardy Infrastruktury Pieszego Miasta Krakowa

KONSULTACJE SPOŁECZNE

Spis treści

| | |
|--|----|
| Cel..... | 3 |
| Przebieg konsultacji..... | 4 |
| 1.1 Warsztaty online..... | 4 |
| 1.2 Konsultacyjny dyżur ekspercki..... | 4 |
| 1.3 Korespondencja mailowa | 4 |
| 1.4 Uchwały Rad Dzielnic..... | 15 |
| Podsumowanie..... | 15 |

Cel

Konsultacje społeczne przeprowadzone zostały w ramach opracowywania Standardów Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa, zwanych dalej 'Standardami'.

Dokument powstaje na zamówienie Zarządu Transportu Publicznego (ZTP) w Krakowie, konsultacje społeczne były etapem II projektu. W ramach etapu pierwszego opracowano dokument, który został zatwierdzony przez ZTP, a następnie poddano go uzgodnieniom instytucjonalnym oraz konsultacjom społecznym.

Celem konsultacji było poznanie opinii mieszkańców oraz wspólne wypracowanie rozwiązań, które w najlepszy sposób spełniałyby ich oczekiwania jednocześnie gwarantując bezpieczeństwo oraz wygodę poruszania się dla wszystkich użytkowników ruchu. Zgromadzone opinie i uwagi zostaną opracowane i wdrożone w ostatecznej wersji dokumentu (etap III)

Przebieg konsultacji

W konsultacjach mieszkańcy mogli uczestniczyć w trakcie publicznych warsztatów online (dyskusja z autorami opracowania oraz przedstawicielami ZTP) oraz eksperckiego dyżuru konsultacyjnego, który umożliwił indywidualne omówienie uwag bezpośrednio z autorami opracowania.



Przyjęta forma konsultacji umożliwiała zarówno debatę w szerokim gronie osób i okazję do prezentacji swoich uwag, pomysłów i wniosków na forum publicznym, jak i sposobność do zadania szczegółowych pytań i uzyskania wyczerpujących odpowiedzi od autorów w czasie dyżuru.

Treść Standardów Infrastruktury Pieszej przez cały czas była udostępniona na stronie ZTP – mieszkańcy mogli również zgłaszać opinię za pomocą maili.

Ze względu na panującą w Polsce pandemię COVID-19 zrezygnowano z wszelkich spotkań bezpośrednich.

Konsultacje społeczne były promowane poprzez plakaty umieszczone na stronie dialoguj.pl, profil FB, Instagram, stronę ZTP oraz bip.

Plakat promujący konsultacje społeczne.

1.1 Warsztaty online

W dniu 25.08.2020 w godz. 17:00-19:00 za pośrednictwem ogólnodostępnej platformy ZOOM zorganizowano warsztaty. Na pytania odpowiadali zarówno autorzy Standardów jak i przedstawiciele ZTP. Spotkanie rozpoczęło się od omówienia dokumentu, a następnie przez ponad 1,5 godziny szczegółowo omawiano wszystkie zastrzeżenia i wątpliwości.

1.2 Konsultacyjny dyżur ekspercki

W celu bezpośredniej rozmowy z autorami opracowania w dniach 26 oraz 27 sierpnia został uruchomiony telefoniczny dyżur eksperta.

1.3 Korespondencja mailowa

Po zatwierdzeniu przez ZTP treści Standardów, dokument udostępniono mieszkańcom. Pełna treść opracowania była dostępna bezpośrednio na stronie ZTP.

Poniżej zestawienie nadesłanych maili wraz z komentarzem autorów Standardów oraz informacją o możliwości (bądź nie) uwzględnienia przesłanych uwag:

1 e-mail z dn. 17.08.2020

Witam, Ogólnie asfaltowe chodniki wydają się być dobrym rozwiązaniem ponieważ ułatwią poruszanie się osobom na wózkach inwalidzkich, z wózkami oraz ludziom na rolkach, hulajnogach itp. A tym samym przyczynią się do porzucania samochodów i promocji miasta jako przyjaznego mieszkańcom oraz turystom. Tylko trzeba zwrócić uwagę aby asfalt nie topił się przy 20 st temp powietrza. Aby nie dochodziło do sytuacji jak np. na bulwarach gdzie nawierzchnia obecnie jest bardzo zniekształcona a jak jest cieplej nawierzchnia się topi i kółka wózków zaczynają grzęznąć. Pozdrawiam

Status: uwaga uwzględniona częściowo.

Odpowiedź: część nawierzchni będzie z innych materiałów niż asfalt.

2 e-mail z dn. 18.08.2020

Popieram asfaltowe chodniki i alejki parkowe.

Status: uwaga uwzględniona częściowo.

Odpowiedź: część nawierzchni będzie z innych materiałów niż asfalt.

3 e-mail z dn. 18.08.2020

Popieram asfaltowe chodniki i alejki parkowe.

Status: uwaga uwzględniona częściowo.

Odpowiedź: część nawierzchni będzie z innych materiałów niż asfalt.

4 e-mail z dn. 19.08.2020

Witam, w nawiązaniu do informacji o konsultacjach społecznych, przesyłam poniżej swoje spostrzeżenia w zakresie "Standardów pieszych":

1. Chodnik jak sama nazwa wskazuje służy do chodzenia. Dlatego, tak jak przedmówcy popieram przeniesienie parkowania z chodników na jezdnię lub do zatok postojowych oraz zabezpieczenie chodników przed nielegalnym wjeżdżaniem. Ponadto, standardy powinny określać czy dopuszczalne jest poruszanie się służb (w tym miejskich) lub innych po chodnikach pojazdami silnikowymi. Taki pojazd nie tylko zagraża pieszym (stojąc lub jadąc), ale dodatkowo niszczy nawierzchnię chodnika przyspieszając jej zużycie zgodnie ze wzorem czwartej potęgi.

2. Warto określić parametry równości chodnika (w szczególności bitumicznych nawierzchni) tak by osoby z ograniczoną mobilnością czy korzystających z rolek/deskorolek itp. nie tylko nie odczuwały dyskomfortu, ale by nawierzchnia była dla nich bezpieczna i minimalizowała możliwość upadku.

Można posłużyć się wartościami równości nawierzchni jak dla jezdni przeznaczonych do ruchu samochodowego.

3. W moim odczuciu założenia funkcjonalne opisane na str. 12-14 wymagają skwantyfikowania (np. w formie załącznika do standardów). Miękki opis może oddaje istotę projektowania, ale może być trudny do wyegzekwowania na etapie obowiązywania standardów (np. jaka gęstość sieci będzie wymagana jako minimum? "Szybka reakcja na oblodzenie" - tzn. jaka? 5 min czy 1h, a może 1 dzień?). Dotyczy to także innych miejsc w "standardach (...)" gdzie są podane słowne określenia bez podania konkretnych wartości.

4. Domyślnym układem przy nowo projektowanych budynkach (zwłaszcza dot. osiedli mieszkaniowych) powinien być "woonerf". Nie tylko poprawia bezpieczeństwo, ale i rozwiązuje odwieczny problem parkowania na osiedlach z pozostawianymi chodnikami (vide stara Nowa Huta). Absurdem dla mnie są osiedla z uliczkami wyposażonymi w chodniki, na których parkują pojazdy, a piesi i tak chodzą jezdnią - po co utrzymywać takie schematy?

5. W strefach uspokojonego ruchu, pieszy powinien mieć możliwość przekraczania ulicy w każdym jej miejscu na zasadach ogólnych. Każdorazowo wjazd do takiej strefy powinien być widoczny nie tylko przez znak i piktogram, ale i przez przewężenie jezdni lub "bramę".

6. Przy stosowaniu wygrodzień chodnika słupkami/donicami czy innymi elementami małej architektury rozważyłbym ich montaż (na ulicach z V dopuszczalną do 50 km/h) ze zmniejszoną skrajnią dla pojazdów (np 15 cm) oraz zastosowaniem np. tablic U-9. Pozwoli to na zachowanie większej szerokości chodnika przy braku pogorszenia warunków dla pojazdów (Roburów z wystającymi schodkami jest jednak coraz mniej). W szczególności, że i tak większość ulic jest wyposażona w ściek przykrawężnikowy, który niejako sam z siebie tworzy dodatkową skrajnię.

7. Jako obligatoryjny wprowadziłbym nakaz montażu słupków na przejściach dla pieszych, by uniemożliwić nielegalny wjazd pojazdów (jak na zdjęciu nr 8).

8. Określiłbym minimalne wyniesienie przejścia/skrzyżowania w stosunku do jezdni dla pojazdów (oczywiście przy zachowaniu ciągłości niwelety chodnika). Np. na I obwodnicy zastosowano wyniesione skrzyżowania, które są wyniesione o ok. 1-2 cm ponad jezdnię, co powoduje niezauważalność takiego rozwiązania przez kierowców.

9. Do środków uspokojenia ruchu (str. 31), oprócz wyspy z azylem, dołączyłbym jeszcze wyznaczenie przejścia z jednostronnym i obustronnym przewężeniem jezdni. Wprowadzenie "esowania" jezdni.

10. str.29/30 w "warunkach krakoskich" zwężenie jezdni do minimalnych szerokości często sprowadza się do ograniczenia szerokości pasa ruchu z 3,5 m na 3,25 m. A podstawowe szerokości dla klasy Z=3,0m; L=2,75m; D=2,5m. A dodatkowo te wartości można pomniejszyć o 25 cm przy zastosowaniu środków uspokojenia ruchu.

11. Wszystkie odstąpienia krawężników w rejonie przejść dla pieszych (wyznaczonych jak i sugerowanych) winny wynosić 0 cm i być wykonane bez ścieku przykrawężnikowego.

Ponadto, proszę aby uwzględnić wszystkie uwagi zgłaszane podczas audytu rowerowego (<http://mobilnykrakow.pl/audyt/standardy-piesze/>), a w szczególności użytkowników Marcin Obara

oraz RBK44 (te ostatnie pomimo lekko szyderczej formy, wnoszą jednak merytorycznie ważne uwagi, w niektórych miejscach nawet fundamentalne).

Status: uwaga uwzględniona częściowo.

Odpowiedź:

1. Zapisy w tym względzie zostaną uszczegółowione.
2. Parametry zostaną określone
3. Wskazane miejsca zostaną doprecyzowane
4. Strefa zamieszkania jest już wskazana jako jeden z modeli funkcjonalnych ulicy
5. Zasady przekraczania jezdni są określone PoRD. Wjazd do strefy został już określony w standardach we wskazaniach dot. skrzyżowań z ulicami klas L i D
6. Rozwiązanie do rozważenia, jednak generuje ono bardzo dużo oznakowania, które będzie specyficzne dla ulicy.
7. Zapis zostanie wprowadzony.
8. Parametry wyniesienia określa rozporządzenie dot. warunków technicznych dla znaków i sygnałów
9. Odpowiedni zapis zostanie dodany
10. Standardy wskazują już teraz, że szerokości minimalne wskazane w przepisach powinny być tymi podstawowymi. Zapis zostanie wzmocniony.
11. W związku z trwającymi uzgodnieniami z jednostkami miejskimi, nie jest jeszcze pewne ostateczne brzmienie zapisu, a wspomniane zapisy zostaną uwzględnione w możliwie szerokim zakresie.

5 e-mail z dn. 20.08.2020

Popieram asfaltowe chodniki i alejki parkowe.

Status: uwaga uwzględniona częściowo.

Odpowiedź: część nawierzchni będzie z innych materiałów niż asfalt.

6 e-mail z dn. 20.08.2020

Popieram asfaltowe chodniki i alejki parkowe.

Status: uwaga uwzględniona częściowo.

Odpowiedź: część nawierzchni będzie z innych materiałów niż asfalt.

7 e-mail z dn. 24.08.2020

Dzień dobry,

w związku z prowadzonymi konsultacjami chciałem zgłosić swoje propozycje.

W opracowaniu brakuje poruszenia bezpieczeństwa pieszych na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną wyposażoną w zieloną strzałkę. Teoretycznie kierujący pojazdem winien się zatrzymać przed nią, rozglądnąć i dopiero ruszyć. W praktyce wygląda to zgoła inaczej - kierowcy raczej dodają wręcz gazu, żeby zdążyć nie bacząc, że ktoś może iść przez przejście. Dlatego mając na względzie życie pieszych proponuję likwidację zielonych strzałek na wszystkich skrzyżowaniach w Krakowie oraz wprowadzenia zapisu do standardów o zakazie ich stosowania.

Koniecznym należy zawrzeć zapis (albo go jakoś podkreślić jeśli go przeoczyłem) o zakazie parkowania aut na chodnikach. Nowo budowane chodniki powinny być obligatoryjnie przeznaczone tylko dla pieszych, a parkowanie pojazdów powinno odbywać się na jezdni lub ewentualnie w zatokach parkingowych. W dodatku z uwagi na szalejącą obecnie pandemię, należałoby także usunąć parkowanie z istniejących chodników by zapewnić odpowiednio dużo miejsca do mijania się pieszych i możliwości dystansowania się.

Powinien być wprowadzony zapis, iż każda ulica w Krakowie winna być wyposażona przynajmniej w jednostronny chodnik. Wyjątkiem może być odpowiednio oznakowana strefa zamieszkania.

Powinny znaleźć się zapisy mówiące o równości chodnika w postaci wartości liczbowych. Należy pamiętać tutaj przede wszystkim o osobach niepełnosprawnych i wszystkich osobach korzystających z różnej maści "kółek" (walizki, rolki, deskorolki, wózki itp.). Przed każdą szkołą/przedszkolem/żłobkiem powinien zostać wykonany audyt bezpieczeństwa przestrzeni oraz zajętości chodnika. Często się zdarza, że tereny wokół szkół są pozostawiane autami, czy wręcz auta jeżdżą po chodniku.

Przystanki autobusowe i tramwajowe powinny być tak konstruowane by do pojazdu wchodziło się na tym samym poziomie (np. tak jak w metrze, czy kolei w Berlinie).

Platformy dla wózków inwalidzkich powinny wysuwać się automatycznie (hydraulicznie/elektrycznie). Obecne rozwiązanie w postaci ręcznej konieczności wyciągnięcia platformy jest dyskryminujące, zabiera dużo czasu i jest niezgodne z uniwersalnym projektowaniem i przy okazji z ustawą o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami.

Na przecięciach chodnika z innym ruchem (np. samochodowym) należy stosować rozwiązania zapewniające priorytet pieszych (brak uskoków, ta sama nawierzchnia i wysokość chodnika). Pojazdy sobie poradzą przejeżdżając przez taki przejazd, a dla pieszego jest to utrudnienie i potencjalne miejsce konfliktowe.

Znaczna część zapisów standardów pieszych wymaga przydzielenia im konkretnych wartości liczbowych. Ogólny, słowny opis jest nieprecyzyjny.

Status: uwaga uwzględniona częściowo.

Odpowiedź:

- w zakresie likwidacji zielonych strzałek: do decyzji zamawiającego (ZTP)
- w zakresie parkowania zostaną wprowadzone odpowiednie zapisy
- w zakresie chodników zostanie to doprecyzowane
- równość chodników jest już określona w standardach, zostanie to doprecyzowane
- wysokość krawężników na przystankach wynika z wytycznych Zamawiającego

8 e-mail z dn. 24.08.2020

Dzień dobry

W odniesieniu do przedstawianej propozycji standardów pieszych, postuluję za wykonywaniem asfaltowych chodników oraz alejek parkowych. Ten rodzaj nawierzchni jest najbardziej komfortowy dla większości grup użytkowników: spacerowiczów z wózkami, turystów i mieszkańców z walizkami (nie raz miałem możliwość zaobserwować takie osoby ciągnące swoją walizkę po drodze dla rowerów, mimo, że obok był chodnik z kostki), rolkarzy - tu niestety urzędnicy mają jeszcze za małą świadomość, jak wszelkie nierówności, zwłaszcza regularne (tak jak w przypadku kostki fazowanej, płyt) wpływają na komfort i bezpieczeństwo jazdy osoby poruszającej się na małych kółeczkach. Asfaltowa nawierzchnia byłaby z pewnością lepsza również, dla coraz to bardziej zwiększającej się liczby użytkowników hulajnóg (w formie tradycyjnej i elektrycznej). Nie należy również zapominać o osobach z ograniczonymi możliwościami fizycznymi, poruszającymi się na wózkach. Co do sposobu ograniczenia prędkości samochodów w pobliżu przejść dla pieszych, a tym zwiększenie samego bezpieczeństwa pieszych na pasach, uważam, że bardzo dobrym rozwiązaniem są przejścia tzw. wyniesione. Mam nadzieję, że powyższe uwagi pomogą Państwu w przygotowaniu jak najlepszych rozwiązań w tym zakresie.

Pozdrawiam

Status: uwaga uwzględniona częściowo.

Odpowiedź: część nawierzchni będzie z innych materiałów niż asfalt.

9 e-mail z dn. 02.09.2020

Propozycja zmian w rozdziale dotyczącym oświetlenia:

2.8 Oświetlenie

Ustalenia ogólne

Oświetlenie musi spełniać wymagania normy PN-EN 13201 oraz PN-EN 12464-2.

Barwa światła

Barwa światła powinna zawierać się w przedziale 2600K-3700K. Dodatkowo oprawy LED dobierać o niskiej wartości emisji światła niebieskiego.

Natężenie światła i luminancja

Natężenie i luminancję przyjąć zgodnie z normą PN-EN 13201. Jako niepodważalne minimum przyjąć klasę P6.

Równomierność

Przyjąć współczynnik równomierności równy 0,7.

Współczynnik utrzymania

W każdym projekcie wyznaczyć współczynnik utrzymania zgodnie z wiedzą i sztuką.

Umieszczenie słupów

Nowo projektowane słupy oświetleniowe należy sytuować poza skrajnią jezdni oraz poza ciągiem głównym tak, aby zachowana była skrajnia pieszego. Wyjątkowo dopuszcza się sytuowanie słupów w ciągu głównym jedynie w sytuacji remontu, pod warunkiem zapewnienia szerokości przejścia bez przeszkód równej minimum 1,0 m. W takim przypadku zaleca się oznakowanie słupów odblaskowymi pasami w kontrastowym kolorze.

Słupy oświetleniowe na terenie parków muszą być lokalizowane poza skrajnią ciągu pieszego, niedopuszczalne jest lokalizowanie słupów w obszarze ciągu głównego.

Ograniczenie zanieczyszczenia światłem i olśnień

Oprawy standardowe

Oprawy z płaską szybą hartowanego szkła zamontowaną horyzontalnie (pod kątem 90 stopni do pionu) o ULOR = 0%. Montaż na wysięgnikach nad oświetlanym ciągiem na wysokości zapewniającej zachowanie kątów ochronnych opraw. Oprawę w miarę możliwości należy zainstalować centralnie nad ciągiem głównym.

Oprawy o podwyższonej estetyce

Oprawy o podwyższonej estetyce należy każdorazowo sprawdzić pod kątem zanieczyszczenia światłem. Po montażu należy sprawdzić parametry opisane w załącznikach A i C normy PN-EN 13201

Dodatkowo cały projekt sprawdzić na zgodność z tabelą:

Po uruchomieniu instalacji wykonać wrywkową kontrolę.

| Strefa środowiska | Rozjaśnienie | | Światłość oprawy | | Strumień półprzest. górny względny | Luminancja | |
|-------------------|--------------------------|-------------------|----------------------|-------------------|------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| | Ev [lx] | | I [kcd] | | ULR | L _b [cd/m ²] | L _s [cd/m ²] |
| | Poza okresem ochrony (*) | W okresie ochrony | Poza okresem ochrony | W okresie ochrony | | Fasada budynku | Znaki |
| E1 | 2 | 0 (**) | 2,5 | 0 | 0 | 0 | 50 |
| E2 | 5 | 1 | 7,5 | 0,5 | 0,05 | 5 | 400 |
| E3 | 10 | 2 | 10 | 1 | 0,15 | 10 | 800 |
| E4 | 25 | 5 | 25 | 2,5 | 0,25 | 25 | 1000 |

Przyjąć następujące klasy:

E2 - wnętrza osiedli, parki, tereny o małej intensywności zabudowy i oddalone od dróg.

E3 - chodniki przy ulicach

E4 - silnie oświetlone tereny - tylko za zgodą odpowiedniej jednostki.

Oświetlenie sterowane

W obszarach o czasowym niskim natężeniu ruchu należy rozważyć montaż opraw sterowanych czujnikami ruchu. W celu uniknięcia olśnień natężenie powinno zmieniać się powoli.

Na terenach cennych przyrodniczo dozwolone jest całkowite wygaszanie oświetlenia przez sterownik w przypadku braku ruchu, należy jednak oświetlić drogę każdemu nie chronionemu użytkownikowi ruchu.

Na ciągach głównych, przystankach oraz na doświetleniach przejść dla pieszych oświetlenie powinno działać w godzinach nocnych w trybie ciągłym, dopuszczone jest oświetlenie adaptacyjne, którego parametry mogą być zmienne w czasie w zależności od pory doby lub warunków pogodowych, tak aby zapewnić widoczność w różnych warunkach.

Oprawy muszą być załączane z odpowiednim wyprzedzeniem zależnym od rodzaju użytkowników i ich prędkości.

Należy zwrócić szczególną uwagę na powolne wygaszanie i rozpalanie opraw.

Oświetlenie przejść dla pieszych

Zostawić tak jak jest. Dobrze zostało opisane.

Wymagania dodatkowe

W strefach z wymaganym rozpoznawaniem twarzy albo o większym poczuciu bezpieczeństwa należy dodatkowo sprawdzić zgodność z normą PN-EN 13201 w zakresie klas SC i HS.

Standardowe słupy i oprawy oświetleniowe lokalizowane w strefie 1 powinny być ozdobne i ujednolicone zgodnie z wymaganiami Konserwatora Zabytków w Krakowie. Oprawy o podwyższonej estetyce należy uzgodnić.

Status: uwaga uwzględniona częściowo – do dalszej analizy z zamawiającym

Odpowiedź: uwaga zostanie uwzględniona w możliwie szerokim zakresie, po konsultacji treści z właściwymi jednostkami miejskimi.

10 e-mail z dn. 04.09.2020

Szanowni Państwo,

W związku z ogłoszeniem konsultacji ws. standardów pieszych w Krakowie domagamy się, aby wysokość peronów przystankowych wzdłuż odcinka prostego torów została podniesiona do poziomu progu drzwi tramwajów niskopodłogowych, czyli około 270 mm, co znacznie ułatwi wejście osobom na wózkach inwalidzkich czy z wózkami dziecięcymi do pojazdu. Obecnie na prawie wszystkich przystankach w Krakowie wysokość ta wynosi jedynie około 170 mm. Uprzedzając argument, że jest to "niemożliwe, bo coś tam", podajemy przykład jedyne go przystanku w Krakowie, gdzie wysokość peronu jest na poziomie progu drzwi tramwaju - to Plaza przy Alei Pokoju. Przejeżdżają tamtędy wszystkie typy taboru tramwajowego w Krakowie i nie mają problemów technicznych z obsługą tego przystanku. Kwestię tramwajów o szerokości mniejszej od 2 400 mm można rozwiązać stosując gumowy próg jako przedłużenie progu drzwi, który zniweluje różnicę dziury między progiem wejścia do tramwaju, a peronem przystankowym - dotyczy to tramwajów niskowejściowych EU8N, N8, 405N oraz wysokopodłogowych E1+c3, 105N, które są już stopniowo wycofywane.

Mamy nadzieję, że komfort Pasażerów będzie ważniejszy, niż tradycyjne "nie da się" i powyższe zapisy zostaną wprowadzone do standardów pieszych, a potem oczywiście wdrożone w życie na pozostałych przystankach komunikacji miejskiej w Krakowie.

Status: uwaga nieuwzględniona.

Odpowiedź: wysokość peronów opisana w Standardach została wskazana przez Zamawiającego (ZTP)

11 e-mail z dn. 07.09.2020

przesyłam uwagi do w ramach konsultacji społecznych dokumentu pn. "Standardy Infrastruktury Piesznej Miasta Krakowa"

uzupełnienie opracowania na początku o definicje podstawowych terminów wykorzystanych w opracowaniu,

opatrzenie rysunków zamieszczonych w dokumencie odwołaniami w tekście oraz podanie dokładnej lokalizacji zdjęcia wykonanego w Krakowie,

uzupełnienie standardów o konkretne wytyczne i zapisy, które powinny pomagać projektantom wybierać właściwe rozwiązania,

wprowadzenie w rozdziale 1.4.3 Pas społeczny: wymogu oznaczenia wizualnego części chodnika przeznaczonej pod ogródki kawiarniane, aby ułatwić weryfikację, czy ogródki nie zajmują zbyt dużej części chodnika, wystając z pasa społecznego na ciąg główny i utrudniając ruch pieszych,

wprowadzenie w rozdziale 1.4.3 by na jednym ciągu ulicy wydawanie zgody na zajęcie pasa drogowego np. umieszczanie ogródków gastronomicznych i innych urządzeń ruchu następowało tylko z jednej strony (albo przy budynku albo wzdłuż jezdni) przy zaleceniu zachowania 2 metrów przestrzeni dla pieszych,

obowiązek oznaczania podpór (słupów) i innych urządzeń umieszczanych w chodniku odblaskami,

operacjonalizację parametrów równości chodnika (w szczególności bitumicznych nawierzchni) tak by dla osób z ograniczoną mobilnością czy korzystających z rolek/deskorolek itp. nawierzchnia była komfortowa i bezpieczna,

zamieszczenia mapy oraz pisemnego opisanie granic stref opisanych w rozdziale 2.1.,

przeprowadzenie analizy istniejącej nawierzchni, dotychczasowych zaleceń WUOZ, Zespołu Konsultacyjnego ds. Dostępności Infrastruktury Miejskiej do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych., który działa przy Prezydencie Miasta Krakowa, Pełnomocnika Prezydenta Miasta Krakowa ds. Osób z Niepełnosprawnościami, Zarządu Dróg Miasta Krakowa wydawanych przy dotychczasowych remontach, przebudowach i inwestycjach na terenie stref opisanego w dokumencie w rozdziale 2.1.

na podstawie analizy z punktu poprzedniego opracowanie listy zalecanych nawierzchni i rozszerzenie listy dostępnych materiałów,

zakaz stosowania luźnych kamieni, żwiru i innych sypkich nawierzchni utrudniających ruch osobom z problemami z poruszaniem się,

uwzględnienie w ostatecznej wersji dokumentu zaleceń Zespołu Konsultacyjnego ds. Dostępności Infrastruktury Miejskiej do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych, który działa przy Prezydencie Miasta Krakowa,

wprowadzenie w rozdziale 2.3.1, by w miarę możliwości przystanek był zlokalizowany poza ciągiem głównym chodnika tak by ruch liniowy był poza przystankiem, uwzględniając natężeniu ruchu pasażerów oraz pieszych,

by w rozdziale 2.8. wymagana wartość natężenia oświetlenia była określana w zależności od warunków panujących w danym miejscu,

wprowadzenie zalecenia korzystania z prototypowania i analiz ruchu przy projektowaniu optymalnej przestrzeni dla pieszych,

projektowanie infrastruktury, która utrudnia niepożądane mieszanie się ruchu rowerów i pieszych i nieprzecinanie tras wyznaczonych dla rowerzystów i pieszych. Priorytetem powinno być zapewnienie

jak najkrótszej, najprostszej, najwygodniejszej i najbezpieczniejszej trasy pieszej, prowadzonej w sposób zgodny z typowymi zachowaniami pieszych,

należy uwzględnić zalecenia dotyczące zabezpieczania chodników przed nielegalnym parkowaniem,

należy projektować nowe drogi oraz przebudowy ulic, tak aby miejsc postojowych nie wyznaczać na jednym poziomie z chodnikiem a jeśli jest taka konieczność zabezpieczać przed zbyt głębokim parkowaniem,

dodanie rozdziału dotyczącego zapewnienia bezpieczeństwa i organizacji ruchu pieszego podczas remontów i prac budowlanych w zakresie chodników ulic i infrastruktury drogowej zawierającego zalecenia:

w przypadku różnic poziomów większych niż 7 centymetrów stosowanie w miarę możliwości pochylni o kącie nachylenia zgodnym z zaleceniami zawartymi w rozdziale 3.4.3.2. Standardów dostępności budynków dla osób z niepełnosprawnościami opracowanych przez Ministerstwo Inwestycji I Rozwoju w 2017 r.

zachowanie minimalnej pasa przestrzeni dla pieszych takich jak opisane w rozdziale 1.4.1. dotyczącym ciągu głównego,

zapewnienia stabilnych ogrodzeń i zabezpieczeń wykopów, tak aby osoby z niepełnosprawnościami narządu wzroku nie były zagrożone bezwiednym wejściem do wykopu, a osoby z trudnościami z poruszaniem się w razie utraty równowagi nie wyróciły się wraz z ogrodzeniem,

by stosowano bezpieczne zabezpieczenia trasy wyznaczonej dla pieszej przebiegających bezpośrednio nad wykopem poprzez np. stosowanie stabilnych kładek z poręczami,

w razie przebudowy lub remontów obu stron ulicy oznaczenia najbliższej drogi do przejścia na drugą stronę ulicy,

unikanie a w razie braku możliwości wyraźne oznaczanie i zabezpieczenia wszelkich dziur i elementów wystających z drogi dla pieszych, z uwzględnieniem osób o ograniczonej sprawności, w tym narządu ruchu i wzroku oraz wytrzymujące ciężar elektrycznych wózków inwalidzkich,

obowiązek prezentowania numerów na które należy zgłaszać utrudnienia w ruchu pieszych np. uszkodzenia zabezpieczeń.

Status: uwaga uwzględniona częściowo.

Odpowiedź:

- opracowanie zostanie uzupełnione o definicje, lepsze oznaczenie rysunków i zdjęć.

- nie ma sensu wprowadzać wizualnego oznaczenia chodnika przeznaczonego pod ogródki kawiarniane, ponieważ inna będzie nawierzchnia ciągu głównego i pasa społecznego. Zostanie doprecyzowane, że ogródki kawiarniane itp. powinny być lokalizowane po jednej stronie. Analiza nawierzchni istniejących nie wchodzi w zakres prac związanych z przygotowaniem standardów. Nie przewiduje się stosowania materiałów sypkich. Zostanie wprowadzone zalecenie prototypowania.

Zapisy dot. parkowania zostaną poprawione. Zapisy dot. czasowej organizacji ruchu zostaną rozszerzone o wnioskowane zapisy.

1.4 Uchwały Rad Dzielnic

Jednocześnie w formie uwag zostały skierowane dwie uchwały rad dzielnic – Uchwała Nr XXIII/312/2020 Rady Dzielnic I Stare Miasto z dn. 25 sierpnia 2020 roku oraz Uchwała nr 58/2020 Zarządu Dzielnic VII Zwierzyniec z dn. 3 września 2020 roku.

Ze względu na treść przesłanych uchwał (dotyczą przede wszystkim rodzaju nawierzchni) i trwające uzgodnienie z Urzędami Konserwatora Miejskiego oraz Wojewódzkiego treść powyższych uchwał zostanie uwzględniona w możliwie szerokim zakresie, o ile nie będzie sprzeczna z uzyskanymi uzgodnieniami.

Podsumowanie

Konsultacje nie cieszyły się zbyt dużym zainteresowaniem mieszkańców. Podczas dyżuru telefonicznego nie odebrano żadnego połączenia, chęć udziału w warsztatach zgłosiły cztery osoby, finalnie pojawiły się tylko dwie. Przesłano 11 maili. Pomimo niewielkiego zainteresowania przesłane uwagi były bardzo konstruktywne, a przesłane maile pokazały pewne niedoskonałości opracowania, które bez przeprowadzenia konsultacji byłyby trudne do wychwycenia, a propozycje nie spełniałyby oczekiwań mieszkańców. Wielokrotnie była podnoszona kwestia nawierzchni asfaltowej jako właściwej, jednak kłopotliwej podczas wysokich temperatur wskazuje, że jej wybór był właściwy – należy jednak doprecyzować, aby stosowany asfalt był odporny na wysokie temperatury. W wielu złożonych opiniach pojawiały się głosy wnoszące konstruktywne uwagi do treści przedstawionego dokumentu. Wszystkie przesłane komentarze oraz uwagi zgłoszone podczas konsultacji będą uwzględnione o ile nie będzie stało to w sprzeczności z decyzjami Zamawiającego (ZTP) oraz uzyskanymi instytucjonalnymi uzgodnieniami i opiniami.