



HLD TRAFFIC Węgrzce Wielkie 883, 32-002 Węgrzce Wielkie
www.hldtraffic.com | kontakt: 607-229-199

NR PROJEKTU: IR-02.7221.515.2022

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

NAZWA OPRACOWANIA:

USŁUGA PROJEKTOWANIA BIEŻĄCYCH ZMIAN W STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
NA DROGACH PUBLICZNYCH POŁOŻONYCH NA TERENIE MIASTA KRAKOWA:
CZĘŚĆ I REJON 1 – KRAKÓW PÓŁNOC (DO RZEKI WISŁY) –
REJON MIASTA KRAKOWA OD STRONY WARSZAWY

ZADANIE:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU W ZWIĄZKU Z WYZNACZENIEM MIEJSC POSTOJOWYCH
ORAZ KOREKTĄ OZNAKOWANIA PIONOWEGO I POZIOMEGO W OBSZARZE OGRANICZONYM
ULICAMI BRONOWICKĄ, PIASTOWSKĄ, ARMII KRAJOWEJ W KRAKOWIE

ZARZĄDCA RUCHU: URZĄD MIASTA KRAKOWA
WYDZIAŁ MIEJSKIEGO INŻYNIERA RUCHU
UL. WIEŁOPOLE 1
31 – 072 KRAKÓW

PROJEKTANT: HLD TRAFFIC
WĘGRZCE WIELKIE 883
32-002 WĘGRZCE WIELKIE

Zespół projektowy:

Tytuł, imię i nazwisko

Podpis:

Projektant:

mgr inż. Dawid Kozłowski

Projektant:

mgr inż. Mateusz Gdowski

Projektant:

inż. Mateusz Małkowski

SPIS TREŚCI:

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA	2
2. PODSTAWA OPRACOWANIA	2
3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE	3
4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	4
5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU.....	7
6. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH.....	8
7. ANALIZA WPROWADZENIA STREFY ZAMIESZKANIA.....	10
8. TERMIN REALIZACJI PROJEKTU	11
9. ZALECENIA I UWAGI.....	11

SPIS RYSUNKÓW:

RYS. OR	Plan orientacyjny (skala 1:10 000)
RYS. 1 – 45	Plan sytuacyjny (skala 1:500)
ZAŁ. 1	Zestawienie projektowanego oznakowania i urządzeń BRD
ZAŁ. 2	Wymiary piktogramu znaku B-43
ZAŁ. 3	Zestawienie liczby stanowisk postojowych

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu w związku z wyznaczeniem miejsc postojowych oraz korektą oznakowania pionowego i poziomego w obszarze ograniczonym ulicami Bronowicką, Piastowską, Armii Krajowej w Krakowie. Niniejszy projekt został wykonany zgodnie z załącznikiem Nr 1 - 4 do rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. dotyczącym szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Załącznik do nr-u 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r. wraz z późniejszymi zmianami).

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Do opracowania niniejszego projektu stałej organizacji ruchu na przedmiotowym odcinku ulicy wykorzystano obowiązujące przepisy prawa, w szczególności:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784);
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz

urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 poz. 2311 z późn. zm.);

- Uchwała Nr LXXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat (t.j. Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 3515);
- Uchwała Nr CV/2851/23 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 lutego 2023 r. zmieniającą uchwałę nr LXXXIX/2177/17 w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2023 r. poz. 1642);
- Uchwała Nr CIX/2952/23 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 kwietnia 2023 r. w sprawie zmiany uchwały nr CV/2851/23 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 lutego 2023 r. zmieniającej uchwałę nr LXXXIX/2177/17 w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, ustalenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania, wprowadzenia opłaty abonamentowej dla niektórych użytkowników dróg oraz sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2023 r. poz. 3514).

3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- a) Umowa nr **W/I/964/IR/1/2022** z dnia 20.04.2022 r.,
- b) Mapa zasadnicza,
- c) Wizja lokalna w terenie wraz z inwentaryzacją istniejącego stanu oznakowania w dniu 4.11.2022r.,
- d) Protokoły z kontroli istniejącej organizacji ruchu na przedmiotowych ulicach.

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Na analizowanych ulicach znajdujących się w przedmiotowym obszarze miasta, w stanie istniejącym obowiązuje strefa ograniczonej prędkości „tempo 30”, za wyjątkiem ulicy Bronowickiej.

Ulica Lea na analizowanym odcinku od ul. Piastowskiej w kierunku ul. Armii Krajowej stanowi ciąg jednojezdniowy dwukierunkowy. Ruch na skrzyżowaniu ul. Lea i ul. Piastowskiej sterowany jest za pomocą sygnalizacji świetlnej. Jezdnia ulicy Lea ma szerokość ok. 7,00m – 7,20m i posiada obustronne chodniki zlokalizowane przy jezdni. Za skrzyżowaniem z ul. Przybyszewskiego, na którym następuje złamanie trasy przebiegu ciągu z pierwszeństwem przejazdu ulica Lea stanowi drogę bez przejazdu dla samochodów, kończąc się ciągiem pieszo- rowerowym dochodzącym do ul. Armii Krajowej. Wjazd na ten odcinek ulicy ograniczony jest znakiem B-18 „8t”. Na odcinku od ulicy Piastowskiej do ul. Przybyszewskiego w rejonie skrzyżowań występują przejścia dla pieszych. Dodatkowo w rejonie skrzyżowania z ul. Młodej Polski przejścia dla pieszych oznakowane są jako przejścia szkolne. Na ulicy występuje oznakowanie pionowe, oznakowanie poziome oraz urządzenia BRD w postaci progów zwalniających oraz słupków blokujących.

Ulica Przybyszewskiego to ciąg o przebiegu na relacji północ- południe od ul. Bronowickiej do ul. Armii Krajowej. Ruch na skrzyżowaniach z ul. Bronowicką i Armii Krajowej sterowany jest za pomocą sygnalizacji świetlnej. Ulica Przybyszewskiego podzielona jest na odcinki o ruchu jedno i dwukierunkowym. Odcinki o ruchu dwukierunkowym to odcinek pomiędzy ul. Bronowicką i ul. Zapolskiej oraz pomiędzy ul. Lea i ul. Armii Krajowej. Odcinki o ruchu jednokierunkowym z kontraruchem rowerowym to odcinki pomiędzy ul. Zapolskiej, ul. Zarzecze i ul. Lea. Ruch jednokierunkowy na tych odcinkach skierowany jest do ul. Zarzecze. Szerokość jezdni całego ciągu ul. Przybyszewskiego jest zmienna i wynosi od 6,00m do 7,00m. Ulica posiada obustronne chodniki. Na odcinku pomiędzy ul. Bronowicką i ul. Lea wjazd na ulicę ograniczony jest dla pojazdów do 3,5t. W ciągu ulicy zlokalizowane są przejścia dla pieszych. Ulica posiada oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia BRD.

Ulica Zarzecze to ciąg o przebiegu na relacji wschód- zachód od skrzyżowania z ul. Lea do ul. Armii Krajowej. Ruch na skrzyżowaniu ul. Zarzecze i ul. Armii Krajowej sterowany jest za pomocą sygnalizacji świetlnej. Na całym odcinku za wyjątkiem obszaru pomiędzy

skrzyżowaniami ul. Zarzecze, ul. Armii Krajowej i ul. Włóściańskiej, ul. Zarzecze jest ciągiem o ruchu jednokierunkowym z kontraruchem rowerowym. Ruch jednokierunkowy na ciągu odbywa się od ulicy Przybyszewskiego. Szerokość jezdni całego ciągu ul. Zarzecze jest zmienna i wynosi od 5,50m do 7,00m. Ulica posiada obustronne chodniki. Na ulicy obowiązuje ograniczenie tonażu do 3,5t. Ulica posiada oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia BRD.

Ulica Drzymały to ciąg stanowiący połączenie pomiędzy ul. Zarzecze i ul. Lea. Jest to ciąg o ruchu jednokierunkowym od ul. Zarzecze z kontraruchem rowerowym. Ulica z jezdnią o szerokości ok. 5,00m posiada obustronne chodniki. Na ulicy obowiązuje ograniczenie tonażu do 3,5t. Ulica posiada oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia BRD.

Ulica Włóściańska to ciąg o ruchu dwukierunkowym na relacji północ – południe od ul. Zarzecze. Dla ruchu samochodowego ulica pełni funkcję sięgacza bez przejazdu i w rejonie ul. Lea kończy się ciągiem pieszo-rowerowym. Na większości odcinka ulica posiada jednostronny chodnik zlokalizowany po stronie wschodniej. Szerokość jezdni ulicy wynosi ok. 4,00m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie tonażu do 2,5t. Ulica posiada oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia BRD.

Ulica Wesele to ciąg o ruchu dwukierunkowym na relacji północ – południe od ul. Zapolskiej do ul. Zarzecze. Ulica posiada obustronne chodniki. Szerokość jezdni ulicy wynosi ok. 5,00m-6,00m. Nawierzchnia ulicy wykonana jest z kostki brukowej. Na ulicy obowiązuje ograniczenie tonażu do 3,5t. Ulica posiada oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia BRD.

Ulica Szablowskiego to ciąg o ruchu dwukierunkowym na relacji wschód zachód od ul. Wesele. Ulica pełni funkcję sięgacza bez przejazdu. Ulica posiada obustronne chodniki chodnik. Szerokość jezdni ulicy wynosi ok. 5,50m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie tonażu do 3,5t. Ulica posiada oznakowanie pionowe oraz urządzenia BRD.

Ulica Zapolskiej to ciąg o przebiegu na relacji wschód- zachód od ul. Jadwigi z Łobzowa do ul. Stańczyka. Ulica Zapolskiej podzielona jest na odcinki o ruchu jedno i dwukierunkowym. Odcinek o ruchu dwukierunkowym to odcinek pomiędzy ul. Wesele i ul. Bandtkiego. Pozostałe odcinki ul. Zapolskiej stanowią ciągi o ruchu jednokierunkowym do ul. Stańczyka i od ul. Jadwigi z Łobzowa z kontraruchem rowerowym. Szerokość jezdni

ulicy jest zmienna i wynosi od ok. 5,50m do ok. 6,50m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie tonażu do 3,5t. Ulica posiada oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia BRD.

Ul. Cicha to ciąg o ruchu dwukierunkowym na relacji północ – południe od ul. Zapolskiej. Dla ruchu samochodowego ulica pełni funkcję sięgacza bez przejazdu i kończy się ciągiem pieszo-rowerowym. Ulica posiada obustronne chodniki chodnik. Szerokość jezdni ulicy wynosi ok. 4,50m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie tonażu do 3,5t. Ulica posiada oznakowanie pionowe oraz urządzenia BRD.

Ulica Stańczyka to ciąg o ruchu dwukierunkowym na relacji północ- południe od ul. Bronowickiej. Długość odcinka, na którym ul. Stańczyka stanowi drogę publiczną wynosi ok. 120m. W dalszym przebiegu to droga niepubliczna. Ruch na skrzyżowaniu ul. Stańczyka i ul. Bronowickiej sterowany jest za pomocą sygnalizacji świetlnej. Ulica posiada obustronne chodniki. Szerokość jezdni wynosi 6,00m – 9,00m. Ulica posiada oznakowanie pionowe, poziome oraz urządzenia BRD.

Ulica Jadwigi z Łobzowa stanowi ciąg jednojezdniowy dwukierunkowy. Jezdnia ulicy posiada szerokość 5,90 – 6,50 m, ograniczona jest obustronnie krawężnikiem i obustronnym lub jednostronnym chodnikiem. Natomiast na odcinku za skrzyżowaniem z ul. Staszczyka, który stanowi drogę bez przejazdu, jezdnia ulicy posiada szerokość 3,20m i występuje jednostronny chodnik. W stanie istniejącym organizacja ruchu realizowana jest za pomocą oznakowania pionowego oraz urządzeń BRD w postaci progów zwalniających.

Ulica Staszczyka stanowi ciąg jednojezdniowy dwukierunkowy, z jezdnią o szerokości ok. 6,00 - 6,20 m. Posiada obustronny chodnik oraz oświetlenie uliczne. Ulica posiada oznakowanie poziome i pionowe.

Ulica Krzywy Zaulek stanowi ciąg jednojezdniowy jednokierunkowy z kierunkiem ruchu od ul. Rydla do ul. Staszczyka, z dopuszczonym kontraruchem rowerowym. Jezdnia ulicy posiada szerokość 3,20 – 5,00 m. W stanie istniejącym organizacja ruchu realizowana jest za pomocą oznakowania pionowego oraz poziomego.

Ulica Żelechowskiego stanowi ciąg jednojezdniowy jednokierunkowy z kierunkiem ruchu od Młodej Polski do skrzyżowania z ul. Staszczyka. Jezdnia ulicy posiada szerokość 3,00 – 3,20 m. W stanie istniejącym organizacja ruchu realizowana jest za pomocą oznakowania pionowego oraz poziomego.

Ulica Młodej Polski stanowi ciąg jednojezdniowy dwukierunkowy. Jezdnia ulicy posiada szerokość 6,10 m, z lewej strony ograniczona jest krawężnikiem wraz z chodnikiem, natomiast z prawej strony ograniczona jest krawężnikiem bez chodnika. W stanie istniejącym organizacja ruchu realizowana jest za pomocą oznakowania pionowego oraz urządzeń BRD w postaci progów zwalniających. Wjazd na ulicę od strony ul. Lea ograniczony jest dla pojazdów do 3,5t.

Ulica Szlachtowskiego na zachód od ulicy Młodej Polski stanowi drogę bez przejazdu i posiada jezdnię szerokości 4,00 m i jednostronny chodnik. Nawierzchnia ulicy wykonana jest z kostki brukowej. Odcinek ul. Szlachtowskiego od ul. Młodej Polski w kierunku wschodnim stanowi ciąg jednojezdniowy jednokierunkowy z dopuszczonym kontraruchem rowerowym. Jezdnia ulicy posiada szerokość 5,00 m, po obu stronach występują wąskie chodniki zlokalizowane pomiędzy jezdnią a ogrodzeniami posesji. W stanie istniejącym organizacja ruchu realizowana jest za pomocą oznakowania pionowego oraz poziomego.

Ulica Niedziałkowskiego stanowi ciąg jednojezdniowy jednokierunkowy z kierunkiem ruchu od ul. Szlachtowskiego do ul. Lea, z dopuszczonym kontraruchem rowerowym. Jezdnia ulicy posiada szerokość 4,80 m. W stanie istniejącym organizacja ruchu realizowana jest za pomocą oznakowania pionowego oraz poziomego.

Orientacyjną lokalizację inwestycji przedstawiono na rysunku nr OR w części rysunkowej opracowania.

5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU

Przedmiotowy obszar analizowanych ulic zlokalizowany jest w północnej części miasta Krakowa, w Dzielnicy VI tj. Bronowice.

Analizowane ulice stanowią układ komunikacyjny pełniący funkcję dojazdu do obszaru zabudowy jedno i wielorodzinnej, a także do lokali handlowo-usługowych oraz obiektów użyteczności publicznej. Po ulicach odbywa się głównie ruch lokalny o natężeniu umiarkowanym. Dużą grupę użytkowników stanowią rowerzyści i piesi.

Analizowany obszar znajduje się w strefie ograniczonej prędkości do 30km/h.

Ulica Bronowicka stanowi drogę powiatową będącą w zarządzie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Pozostałe ulice to drogi publiczne gminne znajdujące się w zarządzie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.

6. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

W ramach niniejszego projektu w ramach wprowadzania Strefy Płatnego Parkowania wyznaczono miejsca postojowe na ulicach objętych obszarem ograniczonym ulicami Bronowicką, Piastowską, Armii Krajowej w Krakowie. Przedmiotowe miejsca postojowe zostały wyznaczone za pomocą znaków pionowych D-18 „Płatny” wraz z odpowiednimi tabliczkami T-30 przedstawiającymi sposób parkowania oraz znaków poziomych typu P-18, P-19. Na poszczególnych ulicach miejsca postojowe wyznaczone zostały albo w całości na jezdni albo częściowo na jezdni i chodniku lub też w istniejących zatokach parkingowych. Oprócz miejsc ogólnodostępnych zaprojektowane zostały również dodatkowe miejsca dla osób niepełnosprawnych (zapewniony warunek 4%). W niektórych miejscach np. ul. Zarzecz, ul. Jadwigi z Łobzowa (na wniosek różnych obiektów użyteczności publicznej) zaprojektowano również stanowiska K + R za pomocą znaków B-35 „ponad 5 minut” (w tym w ciągu ul. Zarzecz dodatkowo w godz. 7-19) + pionowy znak K + R oraz poziomych piktogramów K + R. Dla Ruchu kołowego w ciągu poszczególnych ulic pozostawiono minimalne szerokości w celu zachowania przejezdności. Na pozostałych odcinkach przedmiotowych ulic, w miejscach gdzie postój lub zatrzymanie się pojazdów jest niezgodne z ogólnymi przepisami Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym oraz wprowadzałyby to utrudnienia dla mieszkańców lub innych kierujących wprowadzone zostały ograniczenia w zakresie odpowiednio postoju jak i zatrzymania się pojazdów za pomocą znaków B-35 lub B-36 wraz z odpowiednimi tabliczkami T-25a, b lub c (zgodnie z planszami graficznymi). Dodatkowo sprawdzono i skorygowano lokalizację wszystkich znaków pionowych pod kątem zachowania minimalnych odległości między znakami a także skorygowano brakujące zarówno oznakowanie poziome (np. brak linii P-25) jak i oznakowanie pionowe (np. brak znaku D-1), a także usunięto sprzeczne z nową organizacją ruchu istniejące oznakowanie zarówno pionowe jak i poziome, a także uBRD (np. skrócenie progu zwalniającego). Na ulicach na których szerokość jezdni jest zbyt mała np. 3,0 m nie wprowadza się dodatkowego oznakowania pionowego ze względu na obowiązujące na podstawie Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym zakazy postoju / zatrzymywania się. W niektórych lokalizacjach zastosowano lokalne zawężenie chodnika do szerokości mniejszej niż 2,00m (ok 1,50m), gdyż w rejonie

wyznaczonych miejsc postojowych nie ma zlokalizowanych obiektów generujących duży ruch pieszych. Na wszystkich wjazdach w drogi wewnętrzne wprowadzono ich oznakowanie za pomocą znaków D-46 / D-47. Strefa płatnego parkowania została wprowadzona na podstawie Uchwały Nr CV/2851/23 z dnia 22 lutego 2023r. oraz zmieniającej ją Uchwały CIX/2952/2023 z dnia 26 kwietnia 2023r na obszarze charakteryzującym się znacznym deficytem miejsc postojowych. Dodatkowo, dzięki preferencyjnym abonamentom mieszkańcy Strefy Płatnego Parkowania mają łatwiejszy dostęp do miejsc parkingowych, co korzystnie wpływa na życie w miastach, jednocześnie ograniczając nadużycia i nielegalne parkowanie. W ciągu ul. Cichej należy wprowadzić strefę zamieszkania oznakowaną znakami D-40 i D-41. Analiza zasadności jej wprowadzenia przedstawiona została w dalszej części opisu (pkt. 7).

W związku z lokalnym zawężeniem istniejącego chodnika przed budynkiem przy ul. Przybyszewskiego 11 z 3,2 m do 1,35 m (istniejące schody) zachodzi konieczność wprowadzenia fizycznego wygrodenia za pomocą elastycznych słupków SIG oraz separatorów ruchu U-25 w celu zapewnienia odpowiedniej przestrzeni dla ruchu pieszych w tym dla osób niepełnosprawnych oraz wyeliminowania ewentualnego parkowania pojazdów poza wyznaczonymi miejscami (utrudniającymi ruch pieszych).

Ruch samochodowy w ciągu ul. Bronowickiej w relacji na wprost (w punktach węzłowych przy skrzyżowaniu przedmiotowej ulicy z ul. Wallek – Walewskiego / ul. Przybyszewskiego oraz ul. Stańczyka) odbywa się jednym pasem. Zmiana wprowadzająca kanalizację ruchu pomiędzy tymi węzłami ma na celu ujednoczenie przejazdu dla pojazdów w analogiczny sposób jaki jest przed w/w punktami węzłowymi. Dodatkowym pozytywnym efektem jest wprowadzenie szykany, która spowoduje spowolnienie ruchu oraz poprawę bezpieczeństwa na tym odcinku ulicy. Powstanie również bezkolizyjna kieszeń do lewo skrętu w ul. Czepca.

W ciągu ul. Bronowickiej na odcinku pomiędzy ul. Stańczyka a ul. Wallek-Walewskiego należy wprowadzić nowe oznakowanie poziome kanalizujące ruch na przedmiotowym odcinku drogi. Przed skrzyżowaniem ul. Bronowickiej z ul. Wallek-Walewskiego (od kierunku Centrum) zlokalizowane są dwa pasy: jeden do jazdy na wprost i drugi do skrętu w lewo. Na

dalszym krótkim odcinku, tj. do ul. Czepca obecnie ruch odbywa się dwoma pasami do jazdy na wprost. W rejonie posesji nr 67 zlokalizowany jest przystanek autobusowy, który należy dodatkowo oznakować linią poziomą P-17 o dł. 30,0 m. Ze względu na krótki w/w odcinek, lokalizację przystanku autobusowego oraz niedalekie skrzyżowanie ul. Bronowickiej z ul. Czepca (skręt w prawo) dochodzi w tym rejonie do spowolnienia ruchu oraz częstej zmiany pasów ruchu przez kierujących. W związku z tym zachodzi konieczność wprowadzenia zmian poprzez wyznaczenie lewego pasa tylko do jazdy na wprost a prawego do skrętu tylko w prawą stronę. Samochody jadące przed ul. Wallek-Walewskiego pasem do jazdy na wprost pojedą tym samym pasem aż do skrzyżowania z ul. Stańczyka.

W po drugiej stronie ul. Bronowickiej tj. od skrzyżowania ul. Stańczyka z ul. Bronowicką w kierunku Centrum również zachodzi konieczność wprowadzenia rozwiązań kanalizujących ruch gdyż przed w/w skrzyżowaniem oraz przed skrzyżowaniem ul. Bronowickiej z ul. Przybyszewskiego istnieją dwa pasy ruchu tj. lewy do jazdy na wprost i prawy do skrętu w prawą stronę. Kierowcy jadący na wprost od skrzyżowania z ul. Stańczyka niejednokrotnie zmieniają pas ruchu na skrajny prawy (zgodnie z przepisami Prawa o ruchu drogowym) po czym chcąc jechać dalej na wprost muszą zmienić z powrotem pas ruchu na lewy skrajny gdyż prawy zmienia się tylko do skrętu w prawo. Powoduje to niejednokrotnie sytuacje kolizyjne oraz spowolnienie ruchu. Mając na uwadze powyższe należy wprowadzić ciągłość przebiegu pasa ruchu do jazdy na wprost

Szczegółowe rozwiązania projektowanej stałej organizacji ruchu przedstawiono na rysunkach 1 – 45 w części rysunkowej opracowania.

7. ANALIZA WPROWADZENIA STREFY ZAMIESZKANIA

W ciągu ul. Cichej należy wprowadzić strefę zamieszkania gdyż przedmiotowa ulica jest gminną ulicą jednojezdniową dwukierunkową o szerokości jezdni ok. 4,5 m. Wzdłuż jezdni prowadzone są obustronne chodniki o szerokości max. 1,0 m, a jej długość wynosi około 130m i jest drogą bez przejazdu, co powoduje, że w jej ciągu odbywa się jedynie ruch lokalny. Wzdłuż ulicy znajduje się zwarta zabudowa mieszkaniowa w związku z czym w jej ciągu występują liczne zjazdy indywidualne. Charakter lokalnej zabudowy powoduje, iż w

ciągu danej ulicy znaczący udział w ruchu mają piesi i rowerzyści, w tym w szczególności dzieci. Analiza ilości zdarzeń na przedmiotowej ulicy w okresie od początku roku 2018 do początku roku bieżącego wykazała jedynie jedno zdarzenie. Były to zderzenia z zaparkowanym pojazdem spowodowane nieprawidłowym cofaniem pojazdu podczas wyjazdu z posesji. Związane to było ze zbyt małą szerokością jezdni. Wprowadzenie strefy zamieszkania jest uzasadnione z uwagi na charakter danej ulicy, w ciągu której odbywa się jedynie ruch docelowy związany z lokalną zabudową mieszkaniową. Ograniczenie prędkości oraz wprowadzenie pierwszeństwa ruchu pieszych nad pojazdami wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu w szczególności niechronionych uczestników ruchu drogowego.

8. TERMIN REALIZACJI PROJEKTU

Termin wprowadzenia zmian w stałej organizacji ruchu: rok 2024 r.

9. ZALECENIA I UWAGI

Zaprojektowane znaki pionowe z grupy wielkości „średnie” i „małe”. Znaki pionowe należy wykonać z folii odblaskowej II generacji. Oznakowanie (wielkości znaków, wysokość ich umieszczania, odległość od krawędzi drogi, odległości między znakami) należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami tj. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181). Wszystkie znaki poziome i pionowe należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi. W przypadku znaków pionowych należy zwrócić szczególną uwagę na zachowanie skrajni drogowej jak i skrajni w rejonie chodników dla pieszych.

ZAŁĄCZNIK 3. ZESTAWIENIE LICZBY STANOWISK POSTOJOWYCH NA POSZCZEGÓLNYCH ULICACH

POSZERZENIE SPP NA DZ. VI BRONOWICE - CZ. 2															
ULICA	LICZBA STANOWISK POSTOJOWYCH												SUMA	LICZBA STANOWISK ZASTRZEŻONYCH	POWÓD ZASTRZEŻENIA STANOWISKA
	JEZDNIA			CHODNIK			JEZDNIA + CHODNIK			ZATOKA					
	RÓWNOLEGŁE	PROSTOPADŁE	UKOŚNE	RÓWNOLEGŁE	PROSTOPADŁE	UKOŚNE	RÓWNOLEGŁE	PROSTOPADŁE	UKOŚNE	RÓWNOLEGŁE	PROSTOPADŁE	UKOŚNE			
Bronowicka				35						10			45	3	3 niepełnosprawni
Lea	65										30		95	2	2 niepełnosprawni
Przybyszewskiego	64						7					20	91	4	4 niepełnosprawni
Buszka	11												11		
Zarzecze	68												68	2	1 niepełnosprawni, 1 zastrzeżone
Drzymały	19												19		
Włociańska											22		22	2	2 niepełnosprawni
Wesele	40												40		
Szablowskiego	5						17			7			29	1	1 niepełnosprawni
Zapolskiej	9												9		
Cicha													0		
Stańczyka	7												7		
Jadwigi z Łobozowa	12						5						17	1	1 niepełnosprawni

ZAŁĄCZNIK 3. ZESTAWIENIE LICZBY STANOWISK POSTOJOWYCH NA POSZCZEGÓLNYCH ULICACH

Staszczyka	7												7		
Krzywy Zautek									6				6	3	3 niepełnosprawni
Żelechowskiego									18				18	1	1 niepełnosprawni
Młodej Polski							14						14		
Szlachtowskiego	18												18	1	1 zastrzeżone
Rydla									14	49	16		79	5	5 niepełnosprawni
Kunickiego	14												14		
Sewera	7												7	2	2 niepełnosprawni
Niedziałkowskiego													0		
SUMA:												616	27		
współczynnik:												4%			