



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

NR PROJEKTU: **IR-02.7221.516.2022**

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 GŁOWACKIEGO, BRONOWICKĄ, LINIĄ KOLEJOWĄ NR 133 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.....	6
6. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH.....	6
7. TERMIN REALIZACJI PROJEKTU	12
8. ZALECENIA I UWAGI.....	12

SPIS RYSUNKÓW:

RYS. OR	Plan orientacyjny (skala 1:10 000)
RYS. 1 – 20	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 Głowackiego, Bronowicką, Linią Kolejową Nr 133 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 29.10.2022r.,
- 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 strefie ograniczonej prędkości „tempo 30”, za wyjątkiem ul. Rydla i Głowackiego.

Ulica Złoty Róg stanowi ciąg jednojezdniowy dwukierunkowy zakończony odcinkiem bez przejazdu od strony zachodniej. Jezdnia ulicy ma szerokość ok. 3,00 – 6,40 m, posiada obustronne wąskie chodniki zlokalizowane pomiędzy jezdnią a ogrodzeniami posesji, w pobliżu szkoły ponadpodstawowej występuje zatoka postojowa przeznaczona do parkowania prostopadłego. Ulica posiada znaki pionowe, urządzenia BRD w postaci progów zwalniających oraz oznakowanie poziome.

Ulica Błażej Czepca stanowi ciąg jednojezdniowy jednokierunkowy z kierunkiem ruchu od ul. Bronowickiej do ul. Złoty Róg, z dopuszczonym kontraruchem rowerowym. Jezdnia ulicy ma szerokość ok. 5,80 – 6,00 m, posiada obustronne wąskie chodniki zlokalizowane pomiędzy jezdnią a ogrodzeniami posesji, przy bloku mieszkaniowym nr 3 występuje zatoka postojowa przeznaczona do parkowania prostopadłego. Ulica posiada znaki pionowe, urządzenia BRD w postaci progów zwalniających oraz oznakowanie poziome.

Ulica Wallek-Walewskiego stanowi ciąg jednojezdniowy jednokierunkowy z kierunkiem ruchu od ul. Złoty Róg do ul. Bronowickiej. Na skrzyżowaniu z ul. Bronowicką występuje sygnalizacja świetlna. Jezdnia ulicy ma szerokość ok. 6,00 m, posiada obustronne wąskie chodniki zlokalizowane pomiędzy jezdnią a ogrodzeniami posesji. Ulica posiada znaki pionowe, urządzenia BRD w postaci progów zwalniających oraz oznakowanie poziome.

Ulica Górna stanowi ciąg jednojezdniowy jednokierunkowy z kierunkiem ruchu od ul. Bronowickiej do ul. Złoty Róg, z dopuszczonym kontraruchem rowerowym. Jezdnia ulicy ma szerokość 5,00 m, posiada obustronne wąskie chodniki zlokalizowane pomiędzy jezdnią a ogrodzeniami posesji. Ulica posiada znaki pionowe, urządzenia BRD w postaci progów zwalniających.

Ulica Rodakowskiego stanowi ciąg jednojezdniowy jednokierunkowy z kierunkiem ruchu od ul. Złoty Róg do ul. Bronowickiej, z dopuszczonym kontraruchem rowerowym. Jezdnia ulicy ma szerokość 3,00 – 4,40 m, posiada prawostronny wąski chodnik zlokalizowany pomiędzy jezdnią a ogrodzeniami posesji, natomiast po lewej stronie

występuje zieleniec ze słupkami drewnianymi. Ulica posiada znaki pionowe oraz urządzenia BRD w postaci progów zwalniających.

Ulice Wjazdowa, Kmietowicza oraz Krakusów stanowią ciągi jednojezdniowe dwukierunkowe bez przejazdu. Jezdnie tych ulic mają szerokość 2,80 – 3,50m i posiadają jednostronne lub dwustronne chodniki zlokalizowane pomiędzy jezdnią a ogrodzeniami posesji, występują też odcinki gdzie jezdnia ograniczona jest krawężnikiem a za krawężnikiem znajduje się ogrodzenie posesji.

Ulica Rydla stanowi ciąg jednojezdniowy dwukierunkowy z jezdnią o szerokości ok. 5,80 - 6,10 m. Na skrzyżowaniu ul. Rydla z ul. Bronowicką występuje sygnalizacja świetlna, a na północnym wlocie ul. Rydla występuje dodatkowy pas ruchu do skrętu w prawo. W ciągu całej ul. Rydla występują chodniki zlokalizowane bezpośrednio przy jezdni lub za zieleńcem, również przy jezdni występują liczne zatoki postojowe do parkowania prostopadłego. Ulica posiada oznakowanie poziome i pionowe a także urządzenia BRD w postaci progów zwalniających, występują też liczne elementy małej architektury w postaci stojaków rowerowych a także stanowisko wypożyczalni hulajnóg miejskich. Na odcinku ul. Rydla po północnej stronie ul. Bronowickiej, nie obowiązuje strefa ograniczonej prędkości „tempo 30” natomiast na końcu ulicy przed wiaduktem kolejowym rozpoczyna się strefa „tempo 40”. Na odcinku ulicy po południowej stronie ul. Bronowickiej obowiązuje ograniczenie tonażu do 3,5t.

Ulica Halczyna stanowi ciąg jednojezdniowy jednokierunkowy z kierunkiem ruchu od ul. Rydla do ul. Piastowskiej, z dopuszczonym kontraruchem rowerowym. Jezdnia ulicy ma szerokość ok. 5,00 m, posiada obustronne wąskie chodniki zlokalizowane pomiędzy jezdnią a ogrodzeniami posesji. Ulica posiada znaki pionowe, urządzenia BRD w postaci progów zwalniających oraz oznakowanie poziome. Na ulicy obowiązuje zakaz wjazdu pojazdów ciężarowych. W ciągu ulicy występuje skrzyżowanie ul. Czeladniczą, która stanowi drogę bez przejazdu i posiada nawierzchnię szerokości 5,20m na długości ok 35 m.

Ulica Głowackiego będąca przedłużeniem ulicy Piastowskiej, stanowi ciąg jednojezdniowy dwukierunkowy z jezdnią szerokości 7.00 – 7.20 m i obustronnymi chodnikami zlokalizowanymi przy jezdni. Ulica posiada nawierzchnię asfaltową i oświetlenie.

W ciągu ulicy występuje skrzyżowanie z jednokierunkową ulicą Halczyna a także występują zjazdy publiczne i indywidualne.

5. CHARAKTERYSTYKA RUCHU

Ulice Głowackiego, Złoty Róg, Czepca, Wjazdowa, Wallek-Walewskiego, Górna, Rodakowskiego, Kmiotowicza, Krakusów, Rydla i Halczyna zlokalizowane są w zachodniej części miasta Krakowa, w Dzielnicy V Krowodrza i VI Bronowice.

Ulica Głowackiego jak i Rydla to jeden z podstawowych ciągów obszaru zapewniający obsługę obszaru. Natężenie ruchu pojazdów jest umiarkowane. Znaczącą grupę użytkowników stanowią piesi i rowerzyści.

Ulice Złoty Róg, Czepca, Wjazdowa, Wallek-Walewskiego, Górna, Rodakowskiego, Kmiotowicza, Krakusów, Rydla i Halczyna pełnią funkcję rozprawdzającą ruch w obszarze zabudowy zapewniając obsługę budynków mieszkalnych, usługowo-handlowym i użyteczności publicznej.

Ulica Głowackiego stanowi drogę powiatową będącą w zarządzie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Pozostałe ulice stanowią drogi gminne będące w zarządzie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.

6. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

W ramach niniejszego projektu jest wprowadzanie Strefy Płatnego Parkowania w obszarze ograniczonym ulicami Głowackiego, Bronowicką, Linią Kolejową Nr 133 w Krakowie wraz z uporządkowaniem istniejącego oznakowania oraz wyznaczeniem miejsc postojowych z uwzględnieniem wymaganej ilości miejsc dla osób niepełnosprawnych.

W ramach niniejszego projektu na poszczególnych ulicach wprowadzono następujące rozwiązania:

Ul. Złoty Róg – w obszarze istniejącej zatoki parkingowej (przy szkole) wyznaczone zostały prostopadłe miejsca parkingowe zarówno ogólnodostępne jak i dla osób niepełnosprawnych (2 szt.) oraz stanowiska K + R (2 szt.). Ogólnodostępne miejsca postojowe wyznaczone zostały znakami pionowymi D-18 „Płatny” + T-30b, miejsca dla osób

niepełnosprawnych znakami pionowymi D-18a + T-0 „2 stanowiska” + T-29 oraz znakami poziomy P-20 i P-24, a stanowiska K + R znakami B-35 „ponad 5 minut” + T-0 „Dotyczy stanowisk K + R + pionowy znak K + R oraz poziomymi piktogramami K + R. W obszarze zatoki wprowadzono oznakowanie poziome P-19 oraz P-18. Od włączenia się drogi wewnętrznej w przedmiotową ulicę do początku zatoki wprowadzono znaki B-36 z tab. T-25c oraz T-25a.

Po stronie budynków o numerach parzystych zaprojektowane zostały pasy postojowe o szerokości 2,0 m umożliwiające parkowanie pojazdów w całości na jezdni. Oznakowane zostały on znakami pionowymi: D-18 „Płatny” wraz z odpowiednimi tab. T-30i i T-3a oraz liniami poziomymi: P-19. Dla Ruchu kołowego pozostawiono od 4,0 m do 4,2 m. Na pozostałych odcinkach przedmiotowej ulicy, w miejscach gdzie postój lub zatrzymanie się pojazdów jest niezgodne z ogólnymi przepisami Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym oraz wprowadzałoby 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).

Skorygowano brakujące zarówno oznakowanie poziome (np. brak linii P-25) jak i oznakowanie pionowe (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).

Ul. Czepca – w obszarze istniejącej zatoki parkingowej (przy budynku nr 3) wyznaczone zostały skośne miejsca parkingowe zarówno ogólnodostępne jak i dla osób niepełnosprawnych (1 szt.). Ogólnodostępne miejsca postojowe wyznaczone zostały znakami pionowymi D-18 „Płatny” + T-30c, miejsca dla osób niepełnosprawnych znakami pionowymi D-18a + T-29 oraz znakami poziomy P-20 i P-24. W obszarze zatoki wprowadzono oznakowanie poziome P-19. Od skrzyżowania się przedmiotowej ulicy z ul. Bronowicką do początku zatoki wprowadzono znaki B-36 z zakończeniem przy zatoce tab. T-25c.

Po stronie budynków o numerach parzystych zaprojektowane zostały pasy postojowe o szerokości 2,0 m umożliwiające parkowanie pojazdów w całości na jezdni. Oznakowane zostały on znakami pionowymi: D-18 „Płatny” wraz z odpowiednimi tab. T-30i i T-3a oraz

liniami poziomymi: P-19. Dla Ruchu kołowego pozostawiono od 3,8 m do 4,3 m. Na pozostałych odcinkach przedmiotowej ulicy, w miejscach gdzie postój lub zatrzymanie się pojazdów jest niezgodne z ogólnymi przepisami Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym oraz wprowadzałyby 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).

Skorygowano brakujące zarówno oznakowanie poziome (np. brak linii P-25, P-27) jak i oznakowanie pionowe, a także usunięto sprzeczne z nową organizacją ruchu istniejące oznakowanie zarówno pionowe jak i poziome.

Ul. Wjazdowa – na przedmiotowej ulicy skorygowano ustawienie znaku B-44 (30). W związku z maksymalną szerokością przedmiotowej ulicy wynoszącą 3,0 m nie wprowadza się dodatkowego oznakowania pionowego gdyż stanowiłoby to powielanie przepisów ogólnych dotyczących ruchu drogowego oraz kodeksu wykroczeń.

Ul. Wallek Walewskiego – po stronie budynków o numerach parzystych zaprojektowane zostały pasy postojowe o szerokości 2,0 m umożliwiające parkowanie pojazdów w całości na jezdni. Oznakowane zostały on znakami pionowymi: D-18 „Płatny” wraz z odpowiednimi tab. T-30i i T-3a oraz liniami poziomymi: P-19. Dla Ruchu kołowego pozostawiono ok. 4,1 m. Na pozostałych odcinkach przedmiotowej ulicy, w miejscach gdzie postój lub zatrzymanie się pojazdów jest niezgodne z ogólnymi przepisami Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym oraz wprowadzałyby 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 wyznaczone zostało jedno miejsce dla osoby niepełnosprawnej za pomocą znaków pionowych: D-18 + T-29 oraz znaków poziomy: P-20 + P-24.

Skorygowano brakujące zarówno oznakowanie poziome (np. brak linii P-25) jak i ustawienie oznakowania pionowego (tab. F-10), a także usunięto sprzeczne z nową

organizacją ruchu istniejące oznakowanie zarówno pionowe jak i poziome, a także uBRD (np. skrócenie progu zwalniającego).

Ul. Górna – po stronie budynków o numerach nieparzystych zaprojektowane zostały pasy postojowe o szerokości 2,0 m umożliwiające parkowanie pojazdów w całości na jezdni. Oznakowane zostały one znakami pionowymi: D-18 „Płatny” wraz z odpowiednimi tab. T-30i i T-3a oraz liniami poziomymi: P-19. Dla Ruchu kołowego pozostawiono min. 3,0 m. W rejonie budynku nr 5a wyznaczone zostały miejsca postojowe skośne – wykorzystujące istniejącą zatokę. Również zostały one oznakowane znakami D-18 wraz z tab. T-30e. Na pozostałych odcinkach przedmiotowej ulicy, w miejscach gdzie postój lub zatrzymanie się pojazdów jest niezgodne z ogólnymi przepisami Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym oraz wprowadzałoby 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). Usunięte zostało również miejsce zastrzeżone dla osoby niepełnosprawnej w rejonie posesji nr 10.

Skorygowano brakujące zarówno oznakowanie poziome (np. brak linii P-27) jak i ustawienie oznakowania pionowego, a także usunięto sprzeczne z nową organizacją ruchu istniejące oznakowanie zarówno pionowe jak i poziome, a także uBRD (np. skrócenie progu zwalniającego, likwidacja azylu z pylonem).

Ul. Rodakowskiego – na przedmiotowej ulicy skorygowano ustawienie znaku B-44 (30), A-7 oraz D-2 oraz uzupełniono brakujące oznakowanie poziome: linie P-25 oraz P-27. W związku z szerokością przedmiotowej ulicy wynoszącą od 3,2 m do 4,4 m nie wprowadza się dodatkowego oznakowania pionowego gdyż stanowiłoby to powielanie przepisów ogólnych dotyczących ruchu drogowego oraz kodeksu wykroczeń.

Ul. Kmiotowicza – na przedmiotowej ulicy skorygowano ustawienie znaku B-44 (30) oraz A-7. W związku z szerokością przedmiotowej ulicy wynoszącą od 2,9 m do 3,1 m nie wprowadza się dodatkowego oznakowania pionowego gdyż stanowiłoby to powielanie przepisów ogólnych dotyczących ruchu drogowego oraz kodeksu wykroczeń.

Ul. Krakusów – w obszarze istniejącej zatoki parkingowej (przy budynku nr 1a) wyznaczone zostały w zatoce parkingowej równoległe miejsca postojowe ogólnodostępne, które oznakowane zostały znakami pionowymi D-18 „Płatny” + T-30c, miejsca dla osób niepełnosprawnych znakami pionowymi D-18a + T-29 + T-0 „Dotyczy zatoki”. W obszarze zatoki wprowadzono oznakowanie poziome P-19. Od skrzyżowania się przedmiotowej ulicy z ul. Bronowicką do początku zatoki wprowadzono znaki B-36 z zakończeniem przy zatoce tab. T-25c. Skorygowano lokalizację znaku B-44 (30). Dodatkowo należy usunąć z zatoki istniejące słupki blokujące. Na dalszym odcinku ulicy oraz w związku z szerokością jezdni wynoszącą ok. 3,4 m nie wprowadza się dodatkowego oznakowania pionowego gdyż stanowiłoby to powielanie przepisów ogólnych dotyczących ruchu drogowego oraz kodeksu wykroczeń.

Ul. Rydla – w obszarze istniejących zatok parkingowych (zlokalizowanych pomiędzy ul. Zaczarowane Koło a ul. Grenadierów po ich przeciwnej stronie) wyznaczone zostały prostopadłe miejsca parkingowe zarówno ogólnodostępne jak i dla osób niepełnosprawnych (2 szt.). Ogólnodostępne miejsca postojowe wyznaczone zostały znakami pionowymi D-18 „Płatny” + T-30b, miejsca dla osób niepełnosprawnych znakami pionowymi D-18a + T-0 „2 stanowiska” + T-29 oraz znakami poziomymi P-20 i P-24. W obszarze zatoki wprowadzono oznakowanie poziome P-19. W miejscu postoju taksówek należy dokonać korekty oznakowania pionowego tj. zlikwidować pojedyncze znaki a wprowadzić obustronne (na przemian) zarówno D-19 jak i D-20. Skorygowano lokalizację znaku D-2 z A-7. Na wjazdach w ul. Zaczarowane Koła, ul. Grenadierów oraz drogę wewnętrzną pomiędzy bud. nr 33 a 41 wprowadzono oznakowanie dróg wewnętrznych (znaki D-46 i D-47) oraz oznakowanie drogi bez przejazdu znakami D-4a. Istniejące przejścia dla pieszych uzupełnione zostały o brakujące obustronne znaki D-6, a w ciągu całej ulicy uzupełnione pozostałe brakujące oznakowanie pionowe (np. znaki D-1, tab. F-6) oraz oznakowanie poziome (np. linia P-4, piktogram znaku B-43). Dodatkowo na początku / końcu SPP ustawiono znaki D-44 oraz D-45. Nad przejściem dla pieszych należy umieścić na wysięgniki obustronny znak D-6 fluo. Na pozostałych odcinkach przedmiotowej ulicy, w miejscach gdzie zatrzymanie się pojazdów jest niezgodne z ogólnymi przepisami Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym oraz wprowadzałoby utrudnienia dla mieszkańców lub innych kierujących wprowadzone zostały ograniczenia w zakresie

zatrzymywania się pojazdów za pomocą znaków B-36 wraz z odpowiednimi tabliczkami T-25a, b lub c (zgodnie z planszami graficznymi).

Ul. Halczyna – zarówno po stronie budynków o numerach parzystych jak i nieparzystych zaprojektowane zostały naprzemiennie pasy postojowe o szerokości 2,0 m umożliwiające parkowanie pojazdów w całości na jezdni. Oznakowane zostały on znakami pionowymi: D-18 „Płatny” wraz z odpowiednimi tab. T-30i i T-3a oraz liniami poziomymi: P-19. Dla Ruchu kołowego pozostawiono min. 3,0 m. Na pozostałych odcinkach przedmiotowej ulicy, w miejscach gdzie postój lub zatrzymanie się pojazdów jest niezgodne z ogólnymi przepisami Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym oraz wprowadzałoby 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).

Skorygowano brakujące zarówno oznakowanie poziome (np. brak linii P-27, P-25, P-13, P-2b) jak i ustawienie oznakowania pionowego (znaki w rejonie skrzyżowania z ul. Rydla), a także usunięto sprzeczne z nową organizacją ruchu istniejące oznakowanie zarówno pionowe jak i poziome, a także uBRD (np. skrócenie progu zwalniającego). Wprowadzono dodatkowo piktogram znaku B-44 (30).

Ul. Czeladnicza – na wlocie od ul. Halczyna wprowadzono znak D-4a, na po obu stronach oznakowanie B-35. Dodatkowo wyjazd z przedmiotowej ulicy uzupełniono o znak B-20 i C-4 wraz z tab. T-22.

Ul. Głowackiego – skorygowano ustawienie znaku A-7 z D-2 oraz na wszystkich wjazdach w drogi wewnętrzne wprowadzono ich oznakowanie za pomocą znaków D-46 / D-47. Dodatkowo w rejonie obiektów wojskowych zlokalizowanych przy tej ulicy wprowadzono kontynuację znaku B-36 wraz z tab. T-25b. W rejonie skrzyżowania z ul. Halczyna skorygowano oznakowanie dot. zakazu skrętu w lewo / prawo poprzez wprowadzenie znaków C-5.

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 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.

Szczegółowe rozwiązania projektowanej stałej organizacji ruchu przedstawiono na rysunkach 1 – 20 w części rysunkowej opracowania.

7. TERMIN REALIZACJI PROJEKTU

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

8. 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 umieszczenia, 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 umieszczenia 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. 1															
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			
Złoty Róg	6										28		34	2	2 niepełnosprawni
Czepca	17		0									15	32	1	1 niepełnosprawni
Wjazdowa													0		
Wallek-Walewskiego	29												29	1	1 niepełnosprawni
Górna	9		3										12		
Rodakowskiego													0		
Kmietowicza													0		
Krakusów										3			3		
Rydla											21		21	2	2 niepełnosprawni
Halczyzna	21												21		
Głowackiego													0		
SUMA:												152	6		
współczynnik:												4%			