



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

GK-12.7221.181.2025

Kraków, dnia 28 MAR. 2025

Zabezpieczenie Ruchu Drogowego Sp. z o.o.
ul. Samuela Bogumila Lindego 20
30-148 Kraków

ZATWIERDZENIE NR...../2025

CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU W ZWIĄZKU Z PRZEBUDOWĄ UL. STRASZEWSKIEGO
OD UL. PIŁSUDSKIEGO DO UL. SMOLEŃSK WRAZ Z FRAGMENTEM UL. PIŁSUDSKIEGO.

Na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251), § 3 ust. 1 pkt 3, § 8 ust. 2 pkt 1 lit. b) oraz § 8 ust. 7 rozporządzenia 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 roku poz. 784) oraz Uposażenia Prezydenta Miasta Krakowa nr 172/2025 z dnia 06.02.2025 r. do załatwiania w imieniu Prezydenta Miasta Krakowa spraw związanych z zarządzaniem ruchem na drogach publicznych położonych na terenie miasta Krakowa, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, po rozpatrzeniu złożonego wniosku,

ZATWIERDZAM CZASOWĄ ORGANIZACJĘ RUCHU W CAŁOŚCI

ze zmianami rysowanymi kolorem czerwonym na planie sytuacyjnym projektu organizacji ruchu oraz ze wskazaniem następujących uwag dotyczących wdrożenia organizacji ruchu:

1. Przedmiotowa organizacja ruchu może zostać wdrożona po przywróceniu ruchu tramwajowego wzdłuż ul. Franciszkańskiej oraz w momencie zapewnienia pełnej przejeźdźności na trasach objazdowych oraz na trasach kursowania zastępczej komunikacji autobusowej.
2. Dojazd do prowadzonych robót należy przeprowadzić zgodnie z istniejącym oznakowaniem.
3. Na 7 dni przed przystąpieniem do wykonywania robót należy poinformować mieszkańców oraz wszystkie podmioty gospodarcze umiejscowione w obszarze prac o możliwych utrudnieniach w dojeździe i dostępie do posesji oraz terminie rozpoczęcia i sposobie robót z wykorzystaniem środków masowego przekazu.
4. Wjazdy i wyjazdy pojazdów budowy z terenu budowy wyłącznie pod nadzorem osoby uprawnionej do kierowania ruchem.
5. Tablice informujące o zamknięciu przedmiotowego przejazdu (F-9) należy ustawić minimum 5 dni przed rozpoczęciem prac, do tego czasu powinny być częściowo przystosowane białe-czerwone taśmy.
6. Podczas trwania prac należy zapewnić nadzór nad ruchem pieszym i kołowym.
7. W miejscach kierowania pieszych i rowerzystów na jezdnię należy wykonać obniżenia krawężnika.
8. Czasowe perony autobusowe, ciągi pieszce i rowerowe przebiegające przez teren budowy muszą być utwardzone oraz dostosowane również dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach.
9. Ciągi pieszce prowadzone w poziomie jezdni winny być wygrozdzone barierami U-20c.
10. Należy trwale dezaktywować kolidujące oznakowanie poziome.
11. Znaki nieaktywne trwale zastąpić lub zdemonstrować.
12. Na minimum 14 dni (ewentualna zmiana terminu po uzgodnieniu z ZTP) przed wprowadzeniem czasowej organizacji ruchu należy przekazać informację zawierającą termin wprowadzenia, termin zakończenia prac, skan wprowadzanego etapu organizacji ruchu wraz z zatwierdzeniem oraz dane

Brak zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu w określonym terminie skutkuje utratą

ruchu – 6 miesięcy od daty zatwierdzenia.

Jednocześnie określami termin, w którym powinna zostać wprowadzona czasowa organizacja

28. Za realizację powyższych uwag odpowiedzialny jest wykonawca robót.
- korygowane do stanu ustalonego w niniejszym zatwierdzeniu.
27. Wszystkie elementy czasowej organizacji ruchu powinny być stale kontrolowane i w razie konieczności inwestor/wykonawca, winien uzgodnić z operatorem Strefy Płatnego Parkowania.
26. W trakcie prowadzenia prac należy zachować możliwość dostępu do parkomatów. Wszelkie koszty związane z przeniesieniem parkomatu, ograniczeniem dostępu lub jego przechowywaniem, nie spowodować uszkodzeń.
25. W przypadku posadowienia oznakowania pionowego w gruncie należy zwrócić szczególną uwagę na podziemną infrastrukturę w tym należąca do sygnalizacji świetlnej oraz system korzeniowy roślin, aby nie spowodować uszkodzeń.
24. Rozpoznać oraz zakończyć wykonywania prac kolidujących z urządzeniami należącymi do sygnalizacji świetlnej należy zgłosić do ZDMK (Dział Infrastruktury Teletechnicznej) na minimum 2 dni wcześniej.
23. W przypadku zmian programowych w sterowniku sygnalizacji świetlnej lub przełączenia sygnalizacji świetlnej w tryb żółty migowy, należy te zmiany wprowadzić przy udziale firmy utrzymującej sygnalizację światłą na danym skrzyżowaniu oraz odpowiedzialnego inspektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury jak również inspektora ZDMK z adnotacją w książce eksploatacyjnej danego skrzyżowania.
22. W przypadku uszkodzenia piętna indukcyjne umieszczone w jezdni należy odtworzyć niezwłocznie po zakończeniu prac (do 48h od zakończenia robót należy wykonać piętno w celu przywrócenia pełnej funkcjonalności zmiennozasobowej sygnalizacji świetlnej).
21. Czasowa organizacja ruchu wprowadzona w rejonie miejsc sterowanych sygnalizacją światłą powinna być wykonana bezwzględnie w taki sposób, aby urządzenia zabezpieczające nie utrudniały dostępu do przysiółków oraz nie zaskłaniały widoczności nadawanych sygnałów światłowych.
20. Przy wystąpieniu konieczności przełączenia sygnalizacji w tryb żółty migowy na skrzyżowaniach objętych pracami, z uwagi na specyfikę ruchu wykonawca prac zobowiązany jest do wprowadzenia tych zmian z jednoczesnym wcześniejszym uzgodnieniem tego z Wydziałem Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury oraz bezwzględnym zabezpieczeniem sterowania ruchem przez organ do tego uprawniony.
19. Znak i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wykonać i ustawić zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. 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 roku poz. 2311 z późn. zm.).
18. Znak B-36 z tabliczkami należy ustawić co najmniej z pięćdziesięciu metrów wyprzedzeniem, przed ich obowiązywaniem.
17. Na tabliczce do znaków B-36 należy wpisać konkretną datę wprowadzenia organizacji ruchu oraz zakończenia z informacją, że dotyczy również miejsc wyznaczonych (B-36 może obowiązywać wyłączenie na czas prowadzenia prac, nie dopuszcza się wyznaczania godzin i dat obowiązywania znaków, w których nie będzie prowadzonych prac).
16. Prace wykonywane w obrębie wejść i wjazdów do posesji należy wcześniej uzgodnić z właścicielami posesji.
15. W przypadku prowadzenia prac poza pasem drogowym w/w ulicy należy uzyskać zgodę właścicieli terenu na wykonywanie robót.
14. W sytuacjach awaryjnych wykonawca ma obowiązek umożliwić całonocowy przejazd pojazdów uprzywilejowanym, ratunkowym oraz dojazd do obiektów znajdujących się w rejonie prowadzonych prac.
13. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie na adres: sekretariat@ztp.krakow.pl. W przypadku czasowego demontażu stojaków rowerowych, stacji napraw rowerów należy przed ich usunięciem przekazać zgłoszenie do ZTP pod adres sekretariat@ztp.krakow.pl. Usunięcie stojaków rowerowych, bez wcześniejszego zgłoszenia oraz bez wiedzy i zgody ZTP jest zakazane. Po zakończeniu prac kolidujących z uchwyłami rowerowymi, stojaki rowerowe należy odtworzyć w stanie nieporozumienia. O przywróceniu stojaków należy powiadomić Dział Mobilności Aktywnej ZTP w celu odbioru i potwierdzenia wykonania prac.

ważności zatwierdzonej organizacji ruchu zgodnie z § 12 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

JEDNOCZESNIE INFORMUJE, ZE:

1. Zgodnie z § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, jednostka prowadząca organizację ruchu zobowiązana jest do zawiadomienia organu zarządzającego ruchem, zarządu drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.
2. W przypadku, gdy zmiana organizacji ruchu będzie miała wpływ na działania komunikacji publicznej, o terminie jej wprowadzenia należy również powiadomić Zarząd Transportu Publicznego.
3. Organ zarządzający ruchem w zakresie bezpieczeństwa ruchu i jego efektywności może wprowadzić w trakcie realizacji i obowiązywania niniejszej organizacji ruchu – niezbędne zmiany konieczne do dostosowania jej do warunków ruchu. Jednostka prowadząca organizację ruchu ma obowiązek uwzględnić zmiany, a ich wprowadzanie nie może trwać dłużej niż: 24 godziny (dla oznakowania lub/i urządzeń brd) lub 5 dni roboczych (dla sygnalizacji świetlanych) od momentu otrzymania informacji o wprowadzonej zmianie.
4. Zatwierdzenie dotyczy dróg publicznych na terenie miasta Krakowa, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych. Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu na innych terenach niż droga publiczna należy uzgodnić z właścicielem (zarządcą terenu).
5. Niniejsze zatwierdzenie jest ważne wyłącznie z opiewanymi załącznikami graficznymi, stanowiącymi jego integralną część.
6. Zgodnie z art. 20 pkt. 7) ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 z późn. zm.) za koordynację robót w pasie drogowym odpowiada zarządca drogi (ZDMK).

Otrzymują

1 x Adresat + 1 egz. Projektu
1 x a/a + 1 egz. Projektu

AK

z up. PREZYDENTA MIASTA

Michał Nikołajczyk

Z-ca Dyrektora Wydziału
Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury



Kraków dnia, 21 marca 2025 roku

Projekt czasowej organizacji ruchu wprowadzonej na czas przebudowy ul. Straszewskiego na odcinku od ul. Smoleńsk do ul. Piłsudskiego oraz na odcinku od ul. Straszewskiego do peronu "Uniwersytet Jagielloński" wraz z przebudową torowiska tramwajowego, sieci trakcyjnej, oświetlenia i odwodnienia ulicznego oraz przebudową kolidującej infrastruktury technicznej.

Projektant

Waldemar Szafrań



ZABEZPIECZENIE RUCHU DROGOWEGO

Sp. z ograniczoną odpowiedzialnością

30-148 Kraków, ul. Samuela Bogumiła Lindego 20, tel/fax. 12 637 26 70
e-mail: sekretariat@zzrd.pl NIP: 677 103 62 00

Kraków dnia, 27 stycznia 2025 roku

Projekt czasowej organizacji ruchu wprowadzonej na czas przebudowy ul. Straszewskiego na odcinku od ul. Smoleńsk do ul. Piłsudskiego oraz na odcinku od ul. Straszewskiego do peronu "Uniwersytet Jagielloński" wraz z przebudową torowiska tramwajowego, sieci trakcyjnej, oświetlenia i odwodnienia ulicznego oraz przebudową kolidującej infrastruktury technicznej.

Projektant
Waldemar Szafrań

OPIS TECHNICZNY

Do projektu czasowej organizacji ruchu wprowadzonej na czas przebudowy ul. Straszewskiego na odcinku od ul. Smoleńsk do ul. Piłsudskiego oraz ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Straszewskiego do peronu „Uniwersytet Jagielloński” wraz z przebudową torowiska tramwajowego, sieci trakcyjnej, oświetlenia i odwodnienia ulicznego oraz przebudową kolidującej infrastruktury technicznej.

Podstawa zlecenia:

Projekt wykonano dla inwestora Gmina Miejska Kraków, Zarząd Dróg Miasta Krakowa, ul. Centralna 53, 31-586 Kraków.

Materiały wyjściowe:

- ♦ Inwentaryzacja istniejącego w terenie oznakowania – wykonana dla potrzeb projektu (dokumentacja filmowa)
- ♦ Jako materiały pomocnicze :

- Rozporządzenie ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych / Dz. U. 2019 poz. 2310 z późniejszymi zmianami. /
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym / Dz. U. 1997 nr 98 poz. 602 z późniejszymi zmianami. /
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z późniejszymi zmianami / Dz. U. 2003 nr 220 poz. 2181 z późniejszymi zmianami. /
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem / Dz. U. 2003 nr 177 poz. 1729 z późniejszymi zmianami. /

Cel opracowania:

Celem opracowania jest prawidłowe zabezpieczenie prac prowadzonych w pasie drogowym ul. Piłsudskiego i ul. Straszewskiego w Krakowie.

Charakterystyka dróg objętych poniższym opracowaniem:

Ul. Piłsudskiego objęta poniższym opracowaniem jest droga dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości od około 7,5m do około 12,00m. Dodatkowo w części środkowej jezdni w/w ulicy zlokalizowane jest torowisko tramwajowe. Na całym ciągu ul. Piłsudskiego posiada obustronne chodniki dla pieszych na których miejscowo zostały wyznaczone miejsca parkingowe oznaczone znakami pionowymi D-18 i D-18a z odpowiednimi tabliczkami T-29, T-30 i T-3a. Powyższa ulica znajduje się w strefie płatnego parkowania oraz w strefie ograniczonej prędkości do 30 km/h. Powyższa ul. jest przeczną z Al. Trzech Wieszczów i łączy się z ul. Retoryka, ul. Czapskich i ul. Straszewskiego. Natężenie ruchu kołowego i pieszego średnie lub małe co jest zależne od pory dnia oraz od dnia tygodnia. Ulica Piłsudskiego na przedmiotowym odcinku posiada status **drogi powiatowej nr 2259K** bieżąca w zarządzie ZDMK w Krakowie.

Ul. Straszewskiego objęta poniższym opracowaniem na odcinku od skrzyżowania z ul. Zwierzyniecką do skrzyżowania z ul. Piłsudskiego jest drogą dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej o szerokości około 12,00m. Dodatkowo w części środkowej jezdni w/w ulicy zlokalizowane jest torowisko tramwajowe. Na całym ciągu ul. Straszewskiego posiada jednostronny chodnik dla pieszych po stronie istniejących budynków a z drugiej strony posiada jedynie betonowa opaskę/bezpiecznik oddzielający jezdnię od Plant na których są wyznaczone ciągi piesze i miejsca odpoczynku. Ponadto ul. Straszewskiego na odcinku od skrzyżowania z ul. Piłsudskiego do połączenia z ul. Podwale jest drogą jednokierunkową na nie wprowadzono znaków D-3 natomiast ustawiono Tablice F-10 na których pokazano jak powinien odbywać się ruch a w kierunku przeciwnym ustawiono znaki B-2 z Tabliczkami o treści „Nie dotyczy”.

Rowerów, KMK, Policji, Straży Miejskiej". Powyższa ulica znajduje się w strefie płatnego parkowania oraz w strefie ograniczonej prędkości do 30 km/h. Ul. Straszewskiego jest przedłużeniem ul. Podwale i łączy się z ul. Kapucyńska, ul. Jabłonowskich, ul. Piłsudskiego, ul. Smoleńsk, ul. Zwierzyniecką i ul. Franciszkańską. Natężenie ruchu kołowego i pieszego średnie lub małe co jest zależne od pory dnia oraz od dnia tygodnia. Ulica Straszewskiego na przedmiotowym odcinku posiada status **drogi powiatowej nr 2256K** będąca w zarządzie ZDMK w Krakowie.

Opis projektowanych rozwiązań:

Na czas trwania prac w pasie drogowym ul. Piłsudskiego i ul. Straszewskiego zachodzi konieczność całkowitego wstrzymania ruchu kołowego w celu umożliwienia wykonania prac budowlanych jak w tytule. W miejscu prowadzonych prac pozostawiono jedynie ciągi piesze które są zlokalizowane na chodnikach dla pieszych i posiadają minimalną szerokość 1,5m. Prowadzone prace na jezdni należy odgrodzić od ciągów pieszych zaporami drogowymi podwójnymi **U-20c**. Dla ruchu pojazdów na jezdni należy ostanąć zapory drogowe pojedyncze szerokie **U-20b** z oświetleniem czerwonym. W miejscu projektowanych zapór drogowych na jezdni należy ustawić oznakowanie pionowe z grupy znaków zakazu **B-1** z tabliczkami o treści "Nie dotyczy: - pojazdów budowy, - dojazdu do posesji Piłsudskiego 4 oraz Straszewskiego 21-22" oraz "Dotyczy również inwalidów". W związku z tym, że na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego z ul. Straszewskiego został całkowicie wyeliminowany ruch indywidualny wraz z komunikacją miejską dla ruchu indywidualnego zostały wyznaczone objazdy:

- od strony ul. Zwierzynieckiej i ul. Franciszkańskiej ulica Zwierzyniecką do skrzyżowania z ul. Retoryka, ul. Retoryka do ul. Piłsudskiego i dalej do Placu Gen. W. Sikorskiego oraz ul. Jabłonowskich i ul. Czapskich.
- Od strony ul. Podwale ul. Straszewskiego do ul. Jabłonowskich gdzie został obrócony kierunek z istniejącego na kierunek od ul. Straszewskiego do ul. Loretańskiej i na odcinku od ul. Loretańskiej do ul. Czapskich wprowadzono ruch dwukierunkowy, dalej ul. Czapskich gdzie również został obrócony kierunek z istniejącego na kierunek do ul. Piłsudskiego do ul. Retoryka, ul. Retoryka do ul. Zwierzynieckiej i ul. Straszewskiego i Franciszkańskiej.

Mając na uwadze fakt odwrócenia kierunku na ul. Jabłonowskich zachodzi konieczność przestawienia istniejących znaków tak aby były widoczne dla kierujących pojazdami którzy będą jechać na objeżdże. Od strony ul. Straszewskiego należy ustawić znak **D-3** a od strony ul. Loretańskiej znak **B-2**. Pod znakami należy również zamontować tabliczki które dopuszczają do ruchu w przeciwnym kierunku ruch rowerowy. Na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Loretańską i ul. Czapskich gdzie będzie odbywał się ruch dwukierunkowy należy wprowadzić obustronne zakazy zatrzymywania znakami **B-36** z tabliczkami **T-25** oraz "Obowiązuje od dnia ..." i "Dotyczy również miejsc wyznaczonych". Istniejące stojaki rowerowe należy w całość zdemontować w celu maksymalnego poszerzenia jezdni. Na ul. Czapskich gdzie został również obrócony kierunek jazdy wszystkie znaki obrócić zgodnie z kierunkiem a dodatkowo w celu pozostawiania szerszej jezdni należy wprowadzić jednostronny zakaz zatrzymywania również znakami **B-36** z tabliczkami jak wyżej.

Szczególne rozwiązania wraz z oznakowaniem tymczasowym urzędzeniami BRD jak i z oznakowaniem istniejącym zinventaryzowanym dla potrzeb poniższego opracowania oraz oznakowaniem istniejącym do usunięcia, przestawienia / obrócenia jak i zastąpienia zostały przedstawione w części rysunkowej projektu od rys. nr 1 do rys. nr 9.

Ponadto mając na uwadze fakt, że w związku z zamknięciem dla ruchu tramwajowego ul. Piłsudskiego z obsługi komunikacyjnej została całkowicie odcięta pętla tramwajowa "Cichy Kącik" na Al. 3-go Maja zostały wyznaczone trzy tymczasowe przystanki komunikacji zbiorowej które będą obsługiwane przez tymczasową komunikację autobusową która zostanie tam skierowana przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie (rys. nr 15, 16, 17). Ponadto na ul. Zwierzynieckiej został przewidziany alternatywny przystanek autobusowy przed skrzyżowaniem z ul. Straszewskiego który zostanie wprowadzony na wniosek ZTP. Na skrzyżowaniu Al. Miśkiewicza z Al. Słowackiego i ul. Karmelicką została zaprojektowana tymczasowa zmiana organizacji ruchu która dopuszcza do skrętu w lewo z Al. Słowackiego w ul. Karmelicka autobus zastępczy KMK. Na pozostały odcinek tras objazdowych komunikacja tymczasowa będzie

korzystała z istniejących w terenie przystanków KMK. Ruch rowerowy na kierunku od ul. Franciszkańskiej do ul. Podwale oraz w przeciwnym kierunku został skierowany na objazd który został wyznaczony na ścieżce na Plantach na odcinku pomiędzy ul. Franciszkańską a ul. Św. Anny. W miejscu gdzie na Planie został skierowany ruch rowerowy dla kierujących rowerami zostały ustawione tablice informacyjne o kierunku objazdu.

Projektowane rozwiązania i oznakowanie pionowe zostało przedstawione w części rysunkowej projektu (rys. nr 1 i 17) i należy je ustawić z częścią graficzną projektu.

Po zakończeniu inwestycji teren objęty poniższym projektem zostanie przywrócony do stanu poprzedniego a oznakowanie tymczasowe wraz z urządzeniami BRD zostanie zdemontowane.

Termin realizacji: II-III kwartał 2025r. - Czas trwania robót budowlanych przewiduje się na okres 2-3 miesiące.

Czas ten może ulec wydłużeniu lub skróceniu i może być uzależniony od sytuacji, których nie sposób było przewidzieć na etapie wykonywania niniejszego opracowania. Dokładny termin wykonywania prac zostanie podany w chwili wystąpienia o decyzję na zajęcie pasa drogowego.

Sposób oznakowania:

Zasady rozmieszczania tablic informacyjnych

Oznakowanie należy wykonać w sposób wskazany na załączonych opracowaniach graficznych. Miejsce ustawiania oznakowania w terenie należy wybierać w oparciu o niniejszy projekt. Ustawiając oznakowanie należy kierować się następującymi zasadami:

Znaki, tablice nie mogą zasłaniać istniejących znaków drogowych, informatorów i sygnalizacji świetlnej;

Nie mogą zasłaniać widoczności w rejonie skrzyżowań;

Ustawiając znaki na chodniku zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach należy zachować skrajnie:

Poziomą – od 0,5m od krawędzi jezdni;

Pionową – 2,2m nad chodnikiem; (zalecane minimum 2,5m).

Znaki drogowe należy umieszczać na słupkach w taki sposób aby najniżej zamontowany znak był na wys. minimum 2,2m. dla dwóch znaków montowanych na jednym słupku; Dopuszcza się montowanie znaków na istniejących słupkach znaków drogowych lub słupach oświetlenia ulicznego, pod warunkiem, że nie może być więcej niż trzy znaki na jednym słupku lub latarni, a znak umieszczony najniżej nie może być niż 2,2m od poziomu chodnika.

Uwagi ogólne:

Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu winny być ustawione zgodnie z przepisami podanymi w podstawie opracowania (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z późn. zm. /).

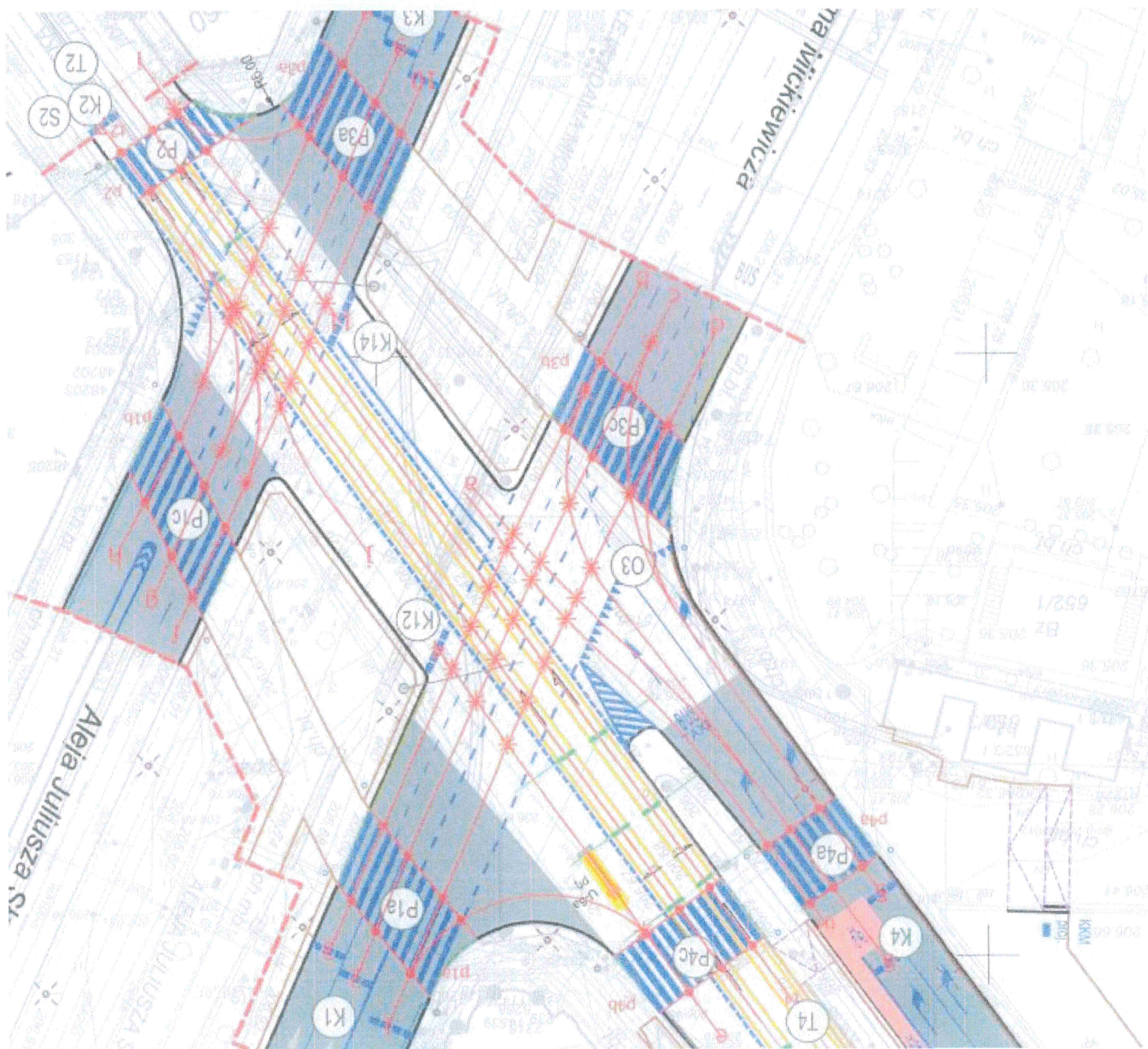
Opracował:

Waldemar Szafrań

1. W ramach projektu czasowej organizacji ruchu (w związku z wykonaniem modernizacji jezdni wraz z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Straszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie) na skrzyżowaniu al. Słowackiego, al. Mickiewicza, ul. Królewskiej i ul. Karmelickiej planowane jest dopuszczenie relacji lewoskrętu z al. Słowackiego w ul. Karmelicką dla autobusów KMK. W związku z powyższym konieczne jest uwzględnienie ww. strumienia ruchu wraz z wyznaczeniem punktów kolizji oraz przeliczenie czasów międzyzielonych. Na kolejnych stronach zmieszczono plansze zawierające aktualne strumienie ruchu, punkty kolizji, obliczenia czasów międzyzielonych, macierz czasów międzyzielonych oraz plansze zawierające projektowany strumień ruchu, punkty kolizji oraz obliczenia czasów międzyzielonych uwzględniające nowy strumień ruchu.

2. Stan istniejący

2.1. Obowiązujące strumienie ruchu i punkty kolizji



2.2. Obowiązujące obliczenia czasów międzylicznych

Grupy		Doj	Ewak	STRUMIENIE KOLIZYJNE										EWAKUACJA										DOJAZD										Czas		Złoty		Wynik		Zaokr.		Przyjęty	
				Strumienie		Doj	Ewak	Droga		Se[m]	Długość		Prędkość		Ve [m/s]	ie [s]	Droga		Sd[m]	Prędkość		Vd [m/s]	Czas		Złoty		Wynik		Zaokr.		Przyjęty												

STRUMIENIE KOLIZYJNE				EWAKUACJA				DOJAZD				CZAS MIEDZYCIELONY			
Grupy		Strumienie		Droga		Długość		Czas		Droga		Czas		Zółty	
Ewak.	Doj.	Ewak.	Doj.	Se[m]	l [m]	Ve [m/s]	ie [s]	Sd[m]	Vd [m/s] przyspieszenie	id [s]	Signal	Wynik	Zaokr.	Przyjęty	
T2	K3	12	10f	26,4	41	8,3	8,1	27,4	16,7	2,6	3	8,5	9	9	9
				6,8	41	8,3	5,8	0	1,4	0	3	8,8	9	9	9
				86,6	41	8,3	15,4	0	1,4	0	3	18,4	19	19	19
	P4c	12	p4b	34,5	41	8,3	9,1	32,8	16,7	3	3	9,1	10	10	10
				39	41	8,3	9,6	32,4	16,7	2,9	3	9,7	10	10	10
				42,4	41	8,3	10	32,9	16,7	3	3	10	10	10	10
	K1	14	1d	67,5	41	8,3	13,1	23,8	16,7	2,4	3	13,7	14	14	14
				70,8	41	8,3	13,5	23,8	16,7	2,4	3	14,1	15	15	15
				75,3	41	8,3	14	23,3	16,7	2,4	3	14,6	15	15	15
	P2	14	p2	89,3	41	8,3	15,7	0	1,4	0	3	18,7	19	19	19
T4	K3	14	8h	11,4	41	8,3	6,3	0	1,4	0	3	9,3	10	10	10
				12,9	0	1,4	9,2	4,8	16,7	1,3	0	7,9	8	8	8
				12,9	0	1,4	9,2	4,7	10	1,5	0	7,7	8	8	8
	K1	1a	1e	12,9	0	1,4	9,2	4,3	16,7	1,3	0	7,9	8	8	8
				12,9	0	1,4	9,2	4,3	16,7	1,3	0	7,9	8	8	8
				12,9	0	1,4	9,2	4,3	16,7	1,3	0	7,9	8	8	8
	K3	1b	10f	13,4	0	1,4	9,6	40,6	16,7	3,4	0	6,2	7	7	7
				13,4	0	1,4	9,6	39,8	16,7	3,4	0	6,2	7	7	7
				13,4	0	1,4	9,6	38,7	16,7	3,3	0	6,3	7	7	7
P1c	K3	p1b	8h	10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	1,2	0	6,1	7	7	7
				10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	1,2	0	6,1	7	7	7
				10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	1,2	0	6,1	7	7	7
	K2	p2	7i	10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	1,2	0	6,1	7	7	7
				10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	1,2	0	6,1	7	7	7
				10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	1,2	0	6,1	7	7	7
	P2	p2	7i	10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	1,2	0	6,1	7	7	7
				10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	1,2	0	6,1	7	7	7
				10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	1,2	0	6,1	7	7	7
P2	K2	p2	7i	10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	1,2	0	6,1	7	7	7
				10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	1,2	0	6,1	7	7	7
				10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	1,2	0	6,1	7	7	7
	K14	p2	11i	10,2	0	1,4	7,3	18	16,7	2,1	0	5,2	6	6	6
				10,2	0	1,4	7,3	18	16,7	2,1	0	5,2	6	6	6
				10,2	0	1,4	7,3	18	16,7	2,1	0	5,2	6	6	6
	P2	p2	12	10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	2,7	0	4,6	5	5	5
				10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	2,7	0	4,6	5	5	5
				10,2	0	1,4	7,3	2,8	16,7	2,7	0	4,6	5	5	5
P3a	K3	p3a	10f	12,2	0	1,4	8,7	4,8	16,7	1,3	0	7,4	8	8	8
				12,2	0	1,4	8,7	4,8	16,7	1,3	0	7,4	8	8	8
				12,2	0	1,4	8,7	4,8	16,7	1,3	0	7,4	8	8	8
	K3	p3a	8h	12,2	0	1,4	8,7	4,9	16,7	1,3	0	7,4	8	8	8
				12,2	0	1,4	8,7	4,9	16,7	1,3	0	7,4	8	8	8
				12,2	0	1,4	8,7	4,9	16,7	1,3	0	7,4	8	8	8
	K1	p3b	1d	12,5	0	1,4	8,9	47,4	16,7	3,8	0	5,1	6	6	6
				12,5	0	1,4	8,9	47,5	16,7	3,8	0	5,1	6	6	6
				12,5	0	1,4	8,9	48,5	16,7	3,9	0	5	5	5	5
P4a	K4	p4a	14	7,8	0	1,4	5,6	2	10	1,3	0	4,3	5	5	5
				7,8	0	1,4	5,6	2,7	10	1,3	0	4,3	5	5	5
				7,8	0	1,4	5,6	2,7	10	1,3	0	4,3	5	5	5
	K12	p4b	4e	10,7	0	1,4	7,6	29,1	16,7	2,7	0	4,9	5	5	5
				10,7	0	1,4	7,6	29,1	16,7	2,7	0	4,9	5	5	5
				10,7	0	1,4	7,6	29,1	16,7	2,7	0	4,9	5	5	5
	P4c	12	p4b	10,7	0	1,4	7,6	80,6	12	11,7	0	-4,1	0	0	0
				10,7	0	1,4	7,6	80,6	12	11,7	0	-4,1	0	0	0
				10,7	0	1,4	7,6	80,6	12	11,7	0	-4,1	0	0	0
T4	K3	14	10f	67,5	41	8,3	13,1	23,8	16,7	2,4	3	13,7	14	14	14
				70,8	41	8,3	13,5	23,8	16,7	2,4	3	14,1	15	15	15
				75,3	41	8,3	14	23,3	16,7	2,4	3	14,6	15	15	15
	K1	14	1d	42,4	41	8,3	10	32,9	16,7	3	3	10	10	10	10
				39	41	8,3	9,6	32,4	16,7	2,9	3	9,7	10	10	10
				34,5	41	8,3	9,1	32,8	16,7	3	3	9,1	10	10	10
	P4c	12	p4b	86,6	41	8,3	15,4	0	1,4	0	3	18,4	19	19	19
				6,8	41	8,3	5,8	0	1,4	0	3	8,8	9	9	9
				26,4	41	8,3	8,1	27,4	16,7	2,6	3	8,5	9	9	9
	K3	12	10f	26,4	41	8,3	8,1	27,4	16,7	2,6	3	8,5	9	9	9
				6,8	41	8,3	5,8	0	1,4	0	3	8,8	9	9	9
				86,6	41	8,3	15,4	0	1,4	0	3	18,4	19	19	19

2.3. Obowiązująca macierz czasów międzyzielonych

DOJAZD

	K1	K2	K3	K4	K12	K14	T2	T4	P1a	P1c	P2	P3a	P3c	P4a	P4c	S1	S2	S3	O3
K1							6	0	6							4			
K2			5														4		
K3						6	(1)	0										4	
K4																7			
K12																8			
K14			3																
T2			9													19			
T4			15													10			
P1a																			
P1c			7																
P2			7			6	5	0											
P3a																			
P3c																			
P4a																			
P4c																			
S1																			
S2																			
S3																			
O3																			

EWAKUACJA

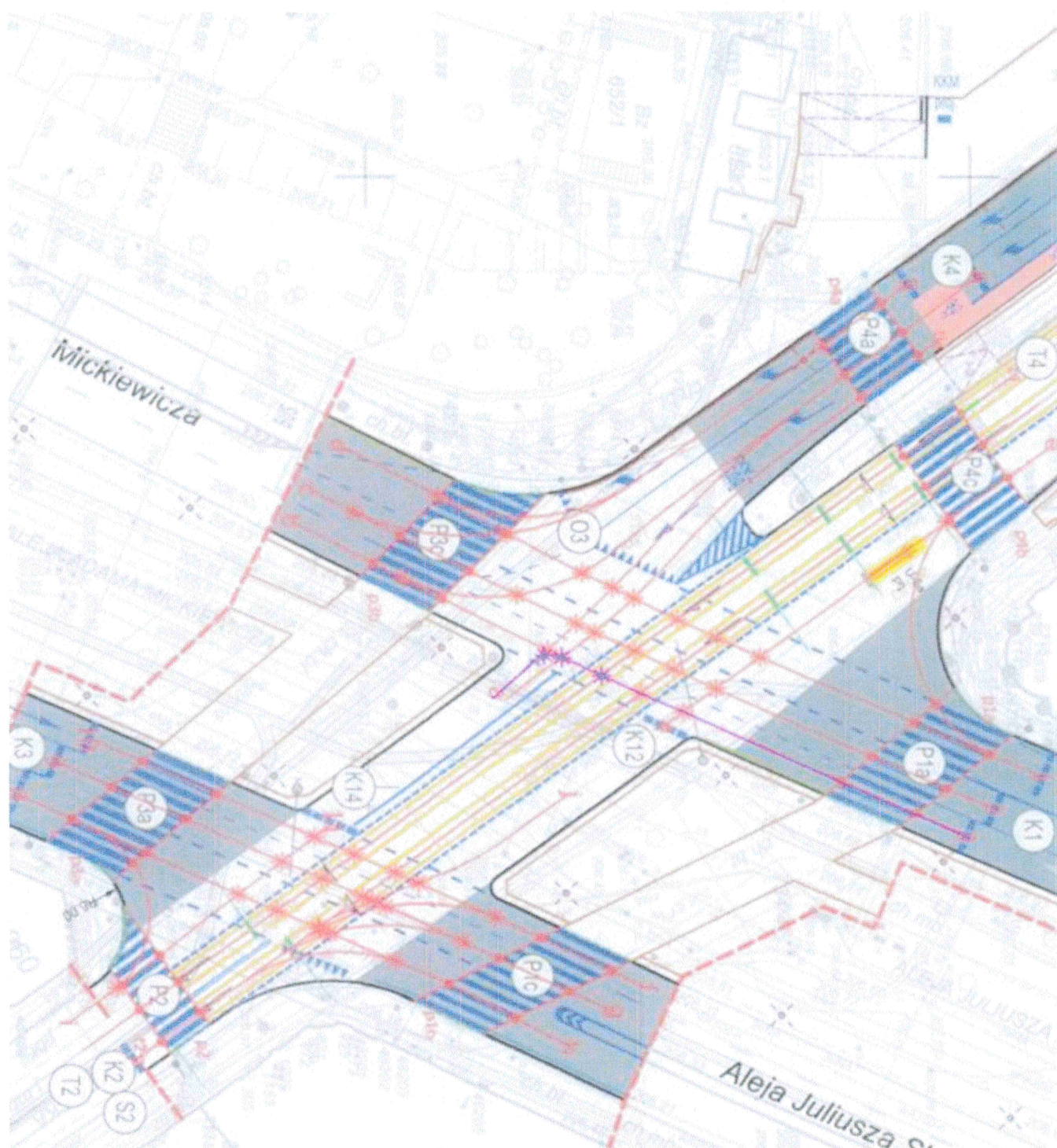
3. Stan projektowany

W ramach niniejszego opracowania dodany został strumień ruchu dla autobusów skręcających w lewo z al. Słowackiego w ul. Karmelicką wraz z wyznaczeniem nowych punktów kolizji z grupą T4 oraz grupą K4. Pozostałe strumienie ruchu oraz punkty kolizji nie ulegają zmianie.

Przy wykonywaniu obliczeń czasów międzyzielonych uwzględniono

- Wydłużenie drogi ewakuacji strumienia autobusowego lp: 14 [m]
- Prędkość ewakuacji strumienia autobusowego Ve: 10 [m/s]
- Prędkość dojazdu (zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami): 13,89 [m/s]

Pozostałe prędkości pozostawiono zgodnie z aktualnym projektem ruchowym sygnalizacji świetlnej.



3.1. Projektowany strumień ruchu i punkty kolizji.

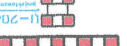



3.2. Obliczenia czasów międzyzielonych uwzględniające strumień ruchu autobusów skręcających w lewo z al. Słowackiego w ul. Karmelicką

Grupa ewakuująca się	Grupa dojeżdżająca	Droga ewakuacji Se [m]	Długość pojazdu lp [m]	Prędkość ewakuacji Ve [m/s]	Czas ewakuacji Te [s]	Droga dojazdu Sd [m]	Prędkość dojazdu Vd [m/s] / Prędkość przyspieszenia a [m/s ²]	Czas dojazdu Td [s]	Czas sygnalu żółtego Tz [s]	Obliczony czas międzyzielony
K1	K4	38,86	14	10	5,29	48,78	13,89	4,51	3	3,77
K1	K4	37,26	14	10	5,13	41,40	6,94	6,97	3	1,16
K1	K12	25,50	14	10	3,95	2,00	13,89	1,14	3	5,81
K1	T2	29,30	14	10	4,33	51,50	1,20	9,40	3	-2,07
K1	T4	33,62	14	10	4,76	43,15	1,20	8,63	3	-0,86
K1	P1a	11,30	14	10	2,53	0,00	1,40	0,00	3	5,53
K4	K1	48,78	10	11,11	5,29	38,86	13,89	3,80	3	4,49
K4	K1	41,40	0	6,94	5,97	37,26	13,89	3,68	3	5,28
K12	K1	2,00	10	11,11	1,08	25,50	13,89	2,84	3	1,24
T2	K1	51,50	41	8,33	11,10	29,30	13,89	3,11	3	10,99
T4	K1	43,15	41	8,33	10,10	33,62	13,89	3,42	3	9,68
P1a	K1	12,90	0	1,40	9,21	4,50	13,89	1,32	0	7,89

4. Podsumowanie

Po wykonaniu obliczeń stwierdza się, że czasy międzyzielone mieszczą się w granicach tolerancji dla obecnie obowiązującego stanu, co nie wymaga korekt obowiązujących programów sygnalizacji.

Projektant
Waldemar Szafrań

Legenda		- istn. oznakowanie
		- proj. oznakowanie
		- istn. oznakowanie
		- proj. oznakowanie

Temat: Projekt tymczasowej organizacji ruchu związane z wykonaniem modernizacji jezdni wraz z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Straszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie.

Temat rysunku: Orientacja

Miejscowość: Kraków

Data: 21.03.2025r

Opracował: Waldemar Szafrań

Skala: 1:20000

Nr projektu: 07W/2025

ZABEZPIECZENIE RUCHU DROGOWEGO

Sp. z o.o.

ul. S. Lindego 20, 30-148 Kraków

tel. 12 637 28 70

e-mail: sekretariat@zrd.pl

http://www.zrd.pl/



Załącznik do pisma
GK-12.7221.184.20.25

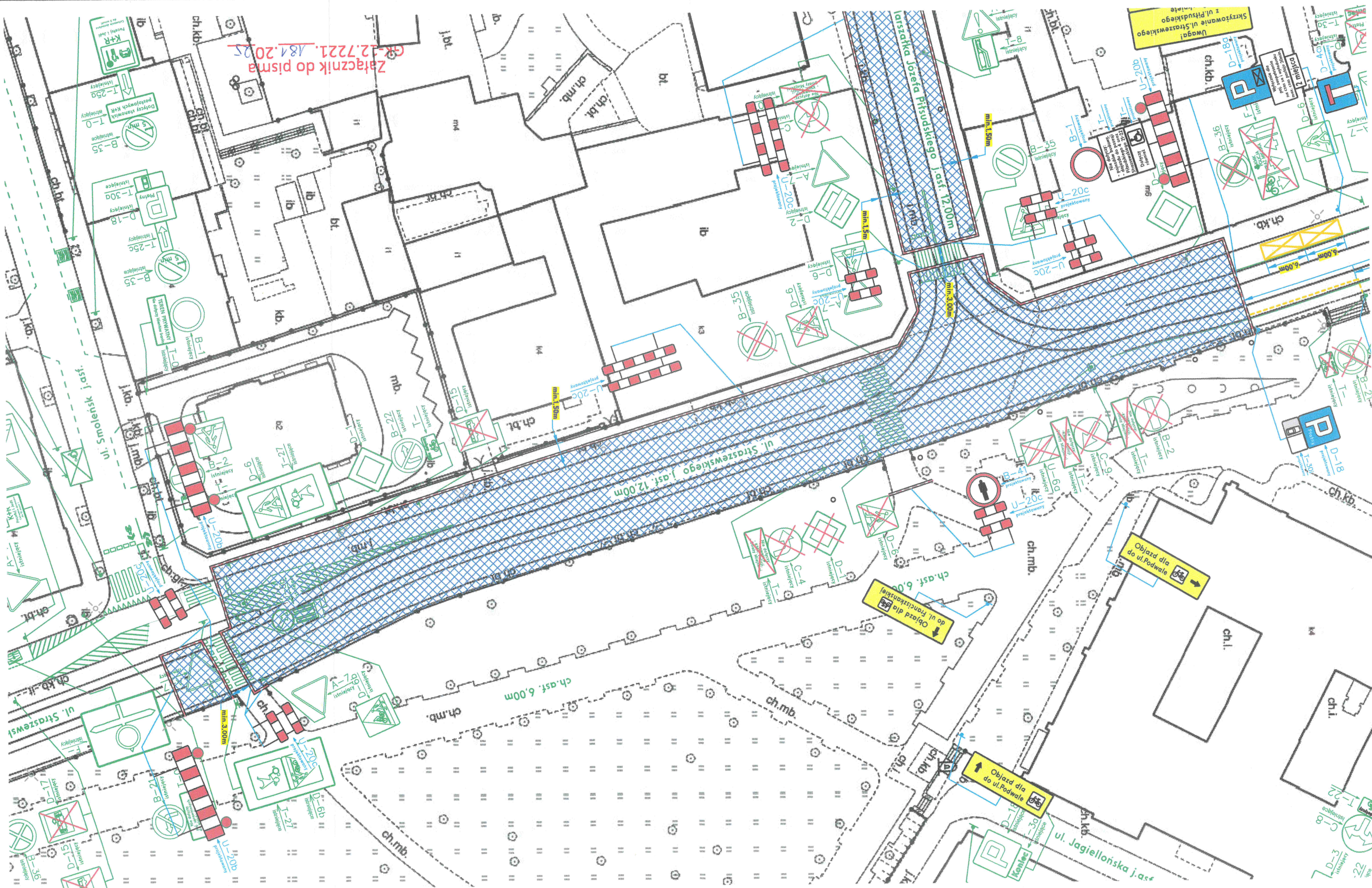
Legenda

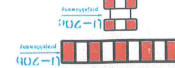

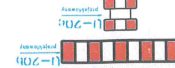

10m - 15m - 20m - 25m

30m - 35m - 40m - 45m

Temat:	Projekt tymczasowej organizacji ruchu związane z wykonaniem modernizacji jezdni wraz z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Straszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie.
Temat rysunku:	Tymczasowa organizacja ruchu
Miejscowość:	Kraków
Data:	21.03.2025r.

Opracował: Waldemar Szafrań		Skala: 1:500	Nr projektu: 7/W/12025
Branża:			

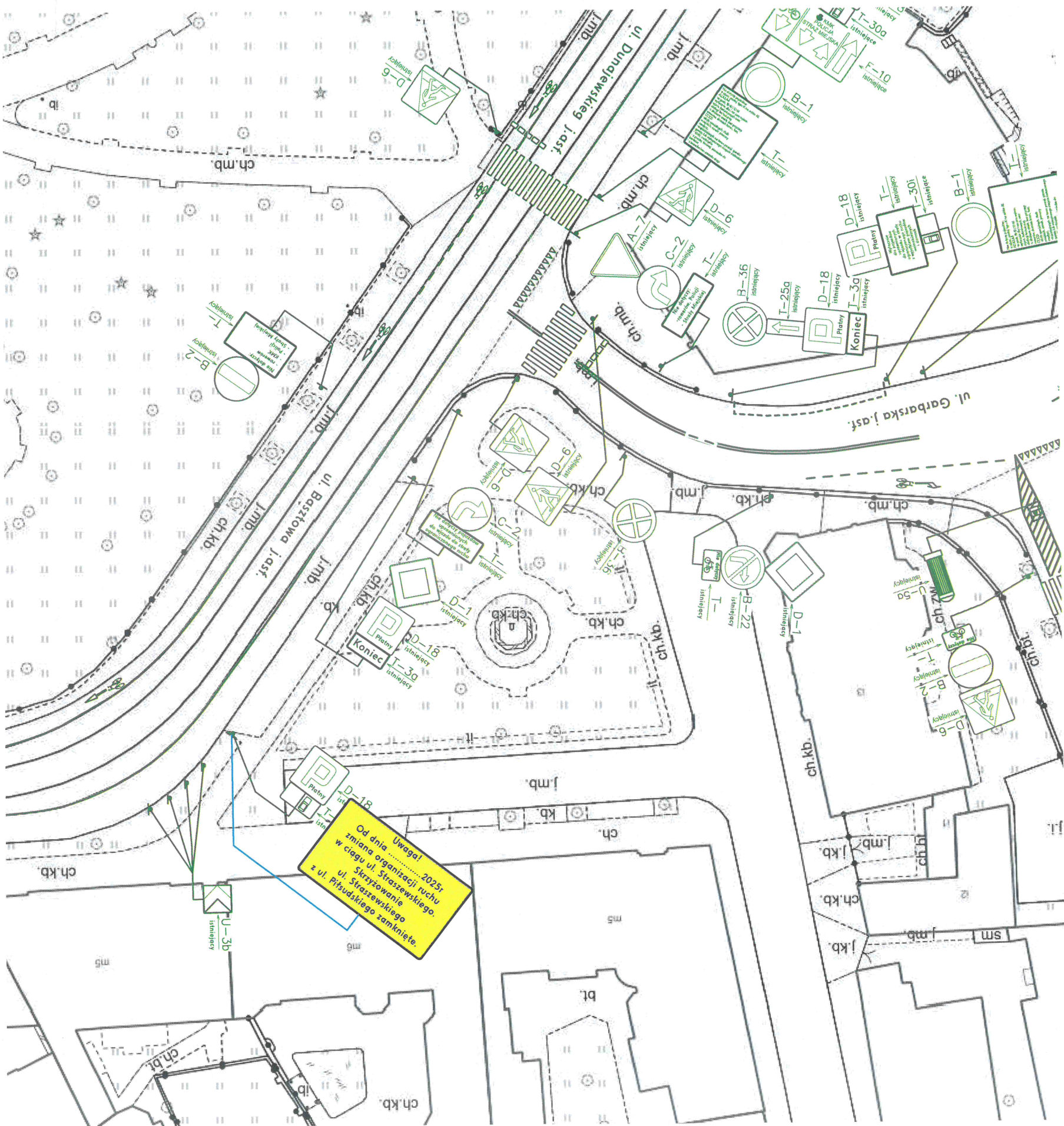
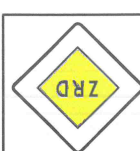


Legenda	
	- istn. oznakowanie
	- proj. oznakowanie
	- istn. oznakowanie
	- proj. oznakowanie





Temat: Projekt tymczasowej organizacji ruchu związanych z wykonaniem modernizacji jezdni wraz z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Staszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie.	
Temat rysunku: Tymczasowa organizacja ruchu	
Miejscowość: Kraków	Data: 12.03.2025r

Opracował: Waldemar Szafra	Brzga: Drogowa	Skala: 1:500	Nr projektu: 7/W/2025
Rys. nr: 4a	Etap nr: -		

ZABEZPIECZENIE RUCHU DROGOWEGO	
Sp. z o.o.	
ul. S. Lindego 20, 30-148 Kraków	
tel. 12 637 26 70	
e-mail: sekretariat@zrd.pl	
http://www.zrd.pl	



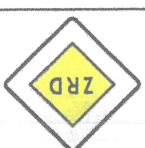
Załącznik do pisma
GK-12.7221.181.2025

Legenda		- istn. oznakowanie
		- proj. oznakowanie
		- istn. oznakowanie
		- proj. oznakowanie

Temat:	Projekt tymczasowej organizacji ruchu z wykonaniem modernizacji jezdni wraz z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Straszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie.
Temat rysunku:	Tymczasowa organizacja ruchu
Miejscowość:	Kraków
Data:	21.03.2025r

Opracował:	Waldemar Szafrań
Bransza:	Drogiowa
Skala:	1:500
Nr projektu:	07M/2025
Rys. nr:	7
Etap nr:	-

ZABEZPIECZENIE
RUCHU DROGOWEGO
Sp. z o.o.
ul. S. Lądowego 20, 30-148 Kraków
tel. 12 637 26 70
e-mail: sekretariat@zrd.pl
http://www.zrd.pl



Załącznik do pisma
GK-12.7221.181.20.25

Legenda

	- istn. oznakowanie
	- proj. oznakowanie
	- istn. oznakowanie
	- proj. oznakowanie

Temat: Projekt tymczasowej organizacji ruchu związanej z wykonaniem modernizacji jezdni wraz z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Straszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie.

Miejscowość: Kraków

Data: 21.03.2025r.

Opracował: Waldemar Szafrań

Branka: Drogowa

Skala: 1:500

Nr projektu: 07/W/2025

Rys. nr: 8

Etap nr: -

ZABEZPIECZENIE RUCHU DROGOWEGO

Sp. z o.o.
ul. S. Lindego 20, 30-148 Kraków
tel. 12 637 26 70
e-mail: sekretariat@zrd.pl
http://www.zrd.pl/

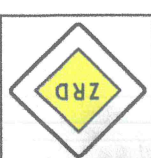






Legenda	
	- istn. oznakowanie poziome do zaliczenia
	- istn. oznakowanie poziome
	- istn. oznakowanie poziome
	- istn. oznakowanie poziome do usunięcia
	- istn. oznakowanie poziome do usunięcia
	- istn. oznakowanie poziome do usunięcia

Temat:	Projekt kł. tymczasowej organizacji ruchu z uwzględnieniem modernizacji jezdni wraz z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Straszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie.
Temat rysunku:	Tymczasowa organizacja ruchu
Miejscowość:	Kraków
Data:	21.03.2025r.

Opracował:	Waldemar Szafrań
Skala:	1:500
Etap nr:	-
Rys. nr:	10
Nr projektu:	07/W/2025

ZABEZPIECZENIE
RUCHU DROGOWEGO
Sp. z o.o.
ul. S. Lindego 20, 30-148 Kraków
tel. 72 637 26 70
e-mail: sekretariat@zrd.pl
http://www.zrd.pl/

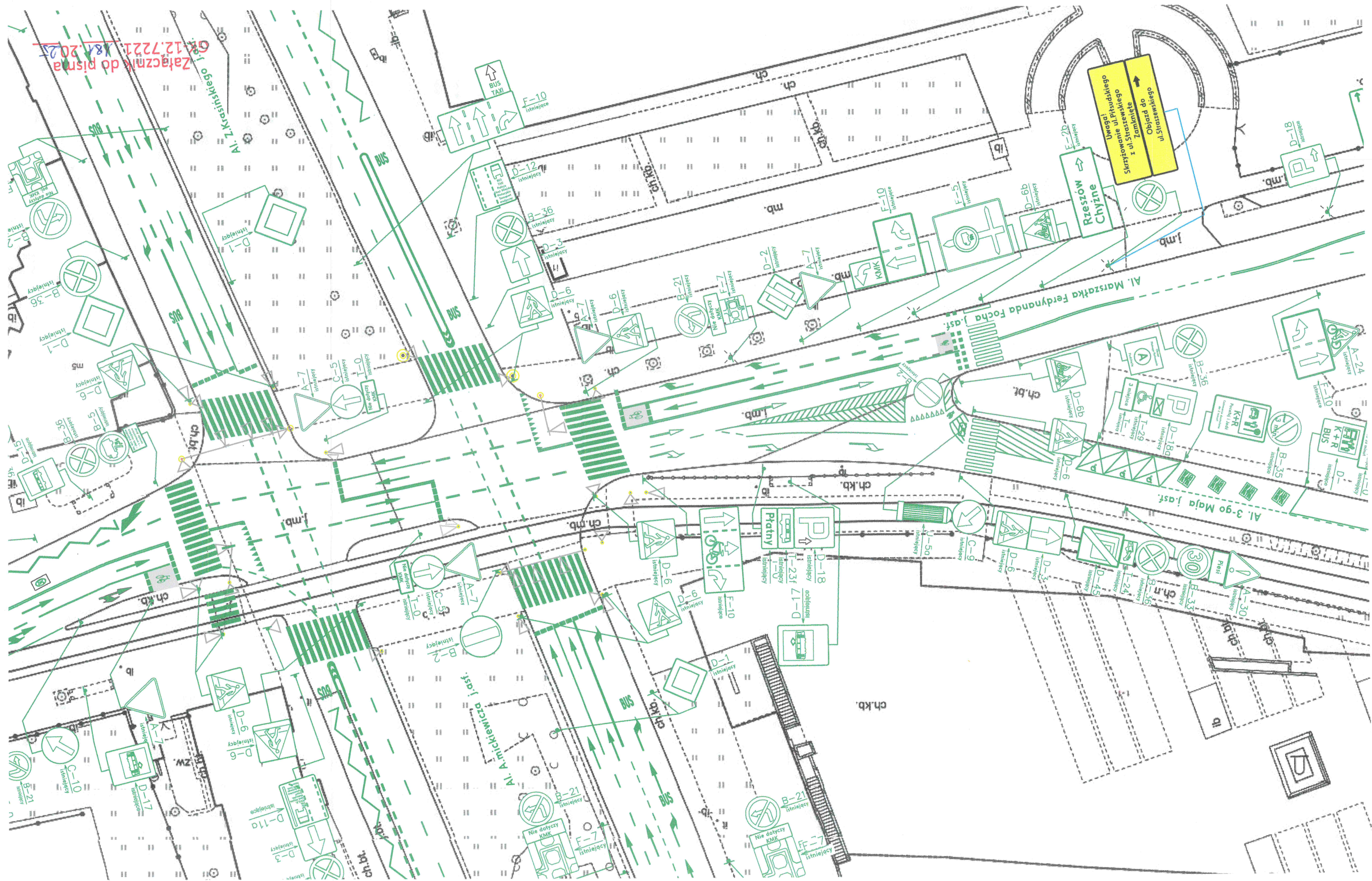
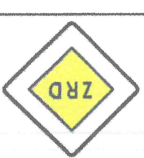


Legenda	
	- istn. oznakowanie
	- proj. oznakowanie
	- istn. oznakowanie
	- proj. oznakowanie

Temat:	Projekt tymczasowej organizacji ruchu z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Straszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie.
Temat rysunku:	Tymczasowa organizacja ruchu
Miejscowość:	Kraków
Data:	21.03.2025r.











Opracował:	Waldemar Szafrań
Brzanka:	Drogowa
Skala:	1:500
Nr projektu:	07/W/2025
Rys. nr:	11
Etap nr:	-

ZABEZPIECZENIE RUCHU DROGOWEGO
Sp. z o.o.
ul. S. Lindego 20, 30-148 Kraków
tel. 12 637 26 70
e-mail: sekretariat@zard.pl
http://www.zard.pl/



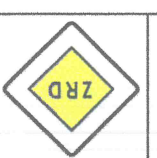
Załącznik do pisma
GK.12.7221.KR.1.2025

Legenda

 - proj. oznakowanie  - istn. oznakowanie  - istn. oznakowanie do usunięcia	 - proj. oznakowanie  - istn. oznakowanie  - istn. oznakowanie	 - istn. oznakowanie  - istn. oznakowanie  - istn. oznakowanie  - istn. oznakowanie
--	---	--

Temat:	Projekt tymczasowej organizacji ruchu związane z wykonaniem modernizacji jezdni wraz z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Straszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie.
Temat rysunku:	Tymczasowa organizacja ruchu
Miejscowość:	Kraków
Data:	21.03.2025r.

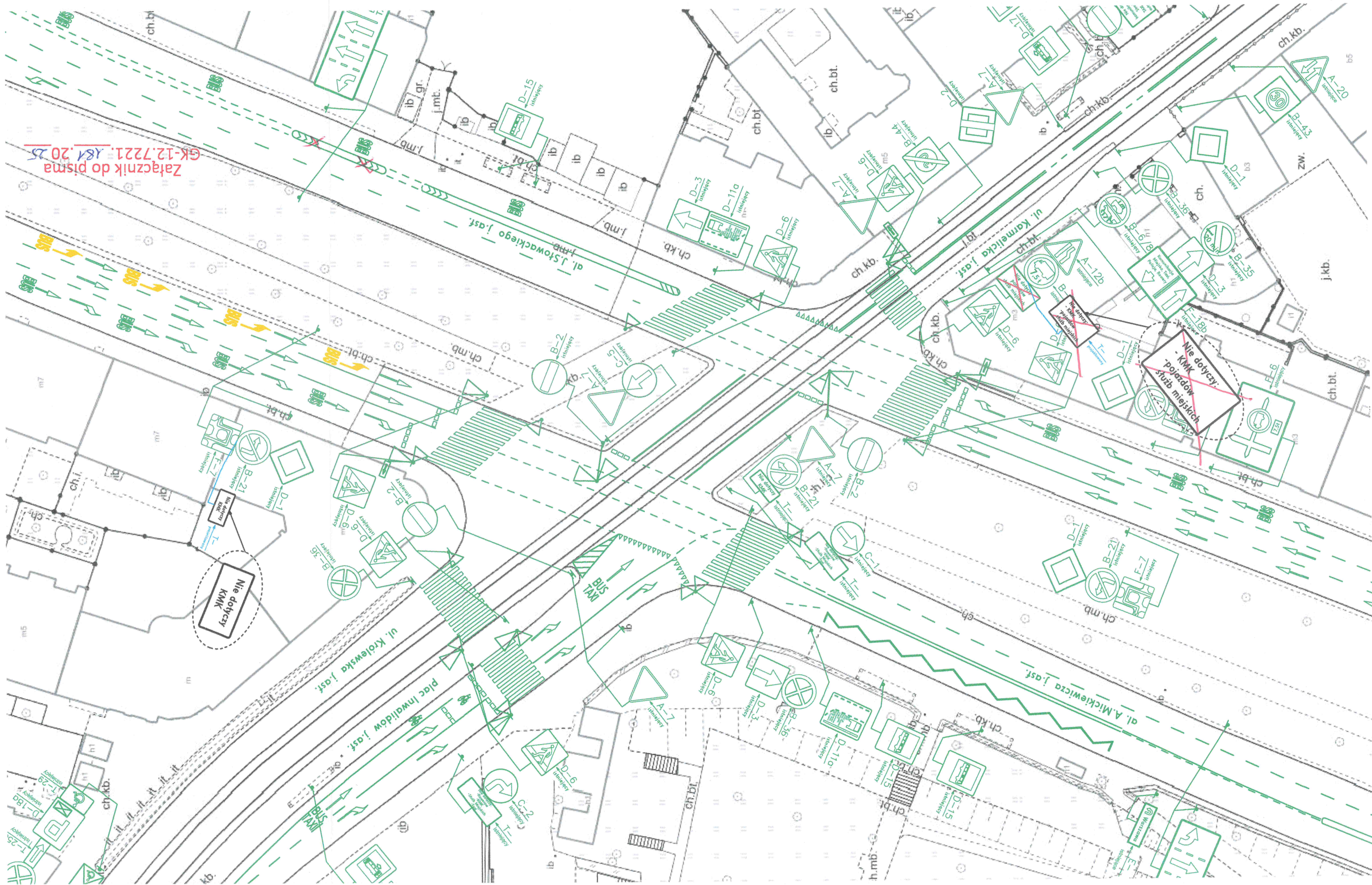
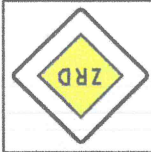
Opracował:		Waldemar Szafrań		Skala:		1:500		Nr projektu:		07/W/2025	
Branża:		Drogiowa									















[illegible]

Temat:	Projekt tymczasowej organizacji ruchu związane z modernizacją i jedn. wraz z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Staszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie.
Temat rysunku:	Tymczasowa organizacja ruchu
Miejscowość:	Kraków
Data:	21.03.2025r

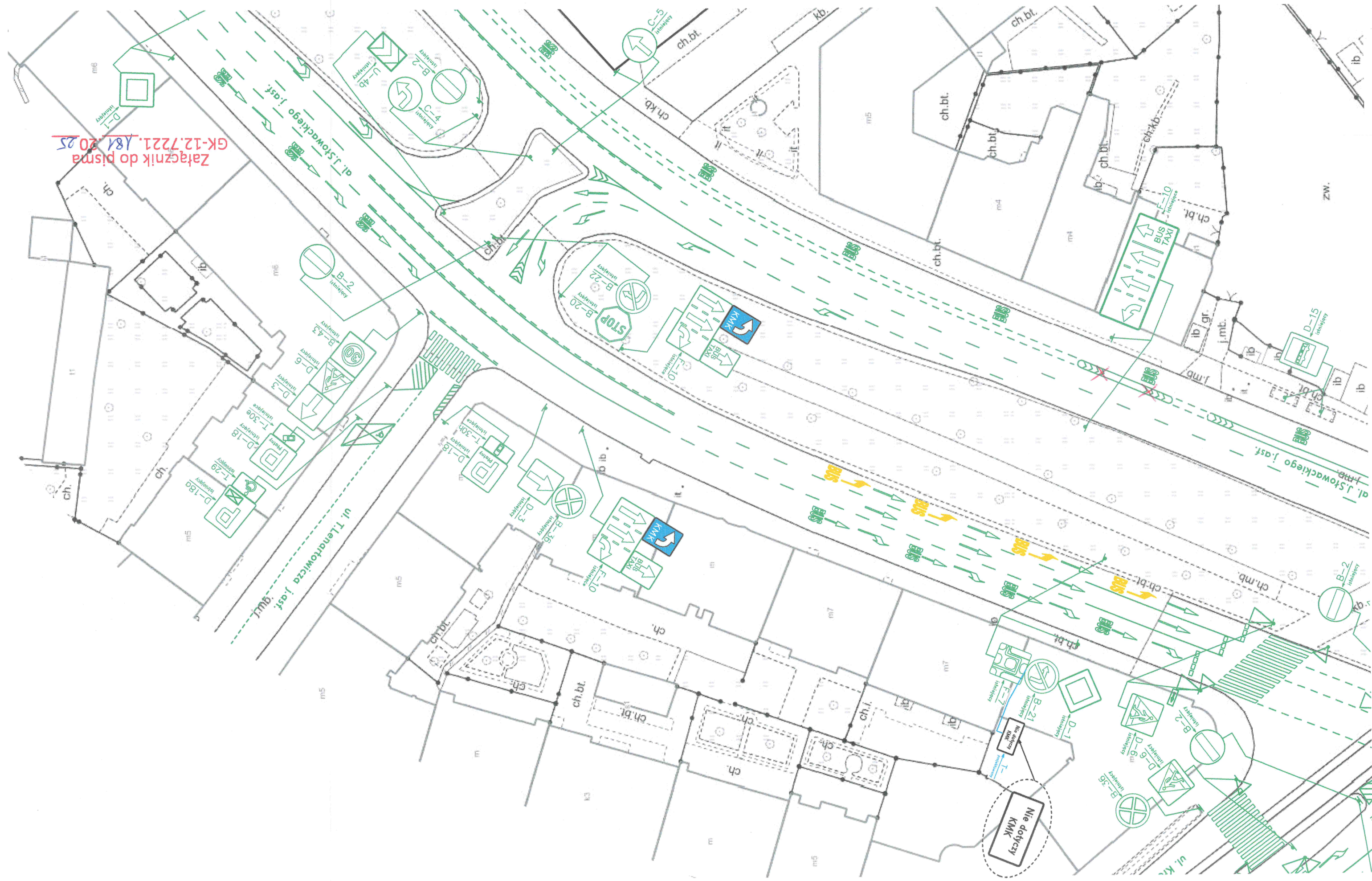
Opracował:		Waldemar Szafrań		Branża:		Drogowa	
Etap nr:		-		Skala:		1:500	
Rys. nr:		14		Nr projektu:		7/W/2025	



<p>— istn. oznakowanie poziome</p> <p>— istn. oznakowanie poziome do usunięcia</p> <p>— proj. oznakowanie poziome</p>	  	<p>— istn. oznakowanie do usunięcia</p> <p>— istn. oznakowanie do usunięcia</p> <p>— proj. oznakowanie</p>	  	<p>— istn. oznakowanie</p> <p>— istn. oznakowanie</p> <p>— istn. oznakowanie</p>	  	<p>— istn. oznakowanie</p> <p>— istn. oznakowanie</p> <p>— istn. oznakowanie</p>	  
---	---	--	---	--	---	--	---

Temat:	Projekt tymczasowej organizacji ruchu zwiazane z wykonaniem modernizacji jezdni wraz z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Straszewskiego i ul. Pfitzsdzkiego w Krakowie.	
Temat rysunku:	Tymczasowa organizacja ruchu	Miejscowość: Kraków
	Data:	21.03.2025r

Opracował:		Waldemar Szafrań		Skala:		1:500		Branża:	
Rys. nr:		-		Nr projektu:		7/W/2025		14a	

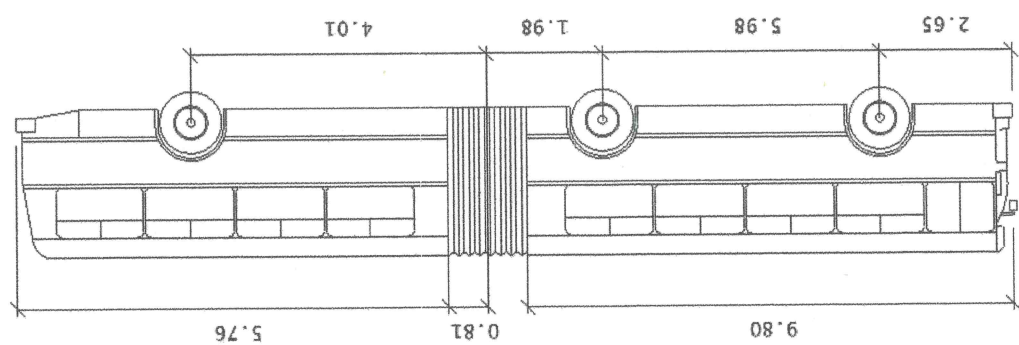
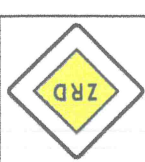


[illegible]

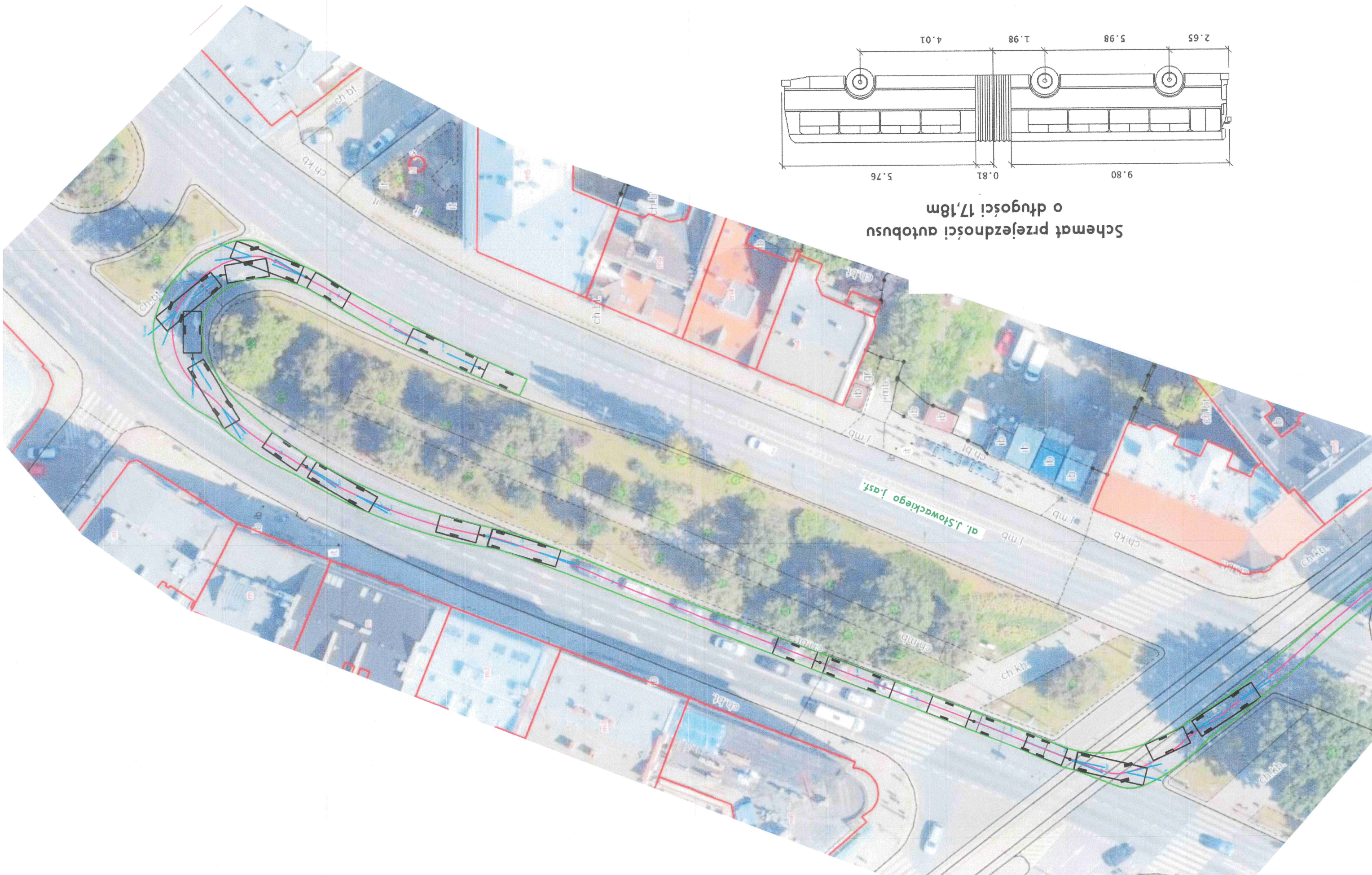
Temat:		Projekt i jazdę w ramach z wykonaniem modernizacji i jazdę w ramach z wykonaniem	
Temat rysunku:		ul. Straszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie.	
Tymczasowa organizacja ruchu		Miejscowość:	Kraków
Data:		21.03.2025r.	











Opracował:		Waldemar Szafrań		Etap nr:		-		Rys. nr:		14b	
Braza:		Drogowa		Skala:		1:500		Nr projektu:		7/W/2025	

**ZABEZPIECZENIE
RUCHU DROGOWEGO**
Sp. z o.o.
ul. S.Lindego 20, 30-148 Kraków
tel. 12 637 25 70
e-mail: skontakt@zrd.pl
<http://www.zrd.pl>



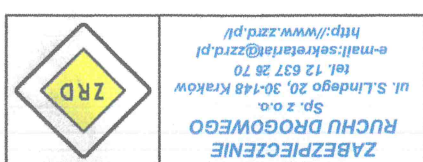
Schemat przejeżdżności autobusu o długości 17,18m



<p>- prof. oznakowanie poziome</p> <p>- istn. oznakowanie poziome do uzupełnienia</p> <p>- istn. oznakowanie poziome</p> <p>- istn. oznakowanie</p>	  	<p>- prof. oznakowanie</p> <p>- istn. oznakowanie do zastąpienia</p> <p>- istn. oznakowanie</p>	  	<p>Intersekcja U-200</p> <p>Intersekcja Z00</p> <p>Intersekcja U-200</p> <p>Bez znaczenia U-200</p>	   
---	---	---	---	---	---

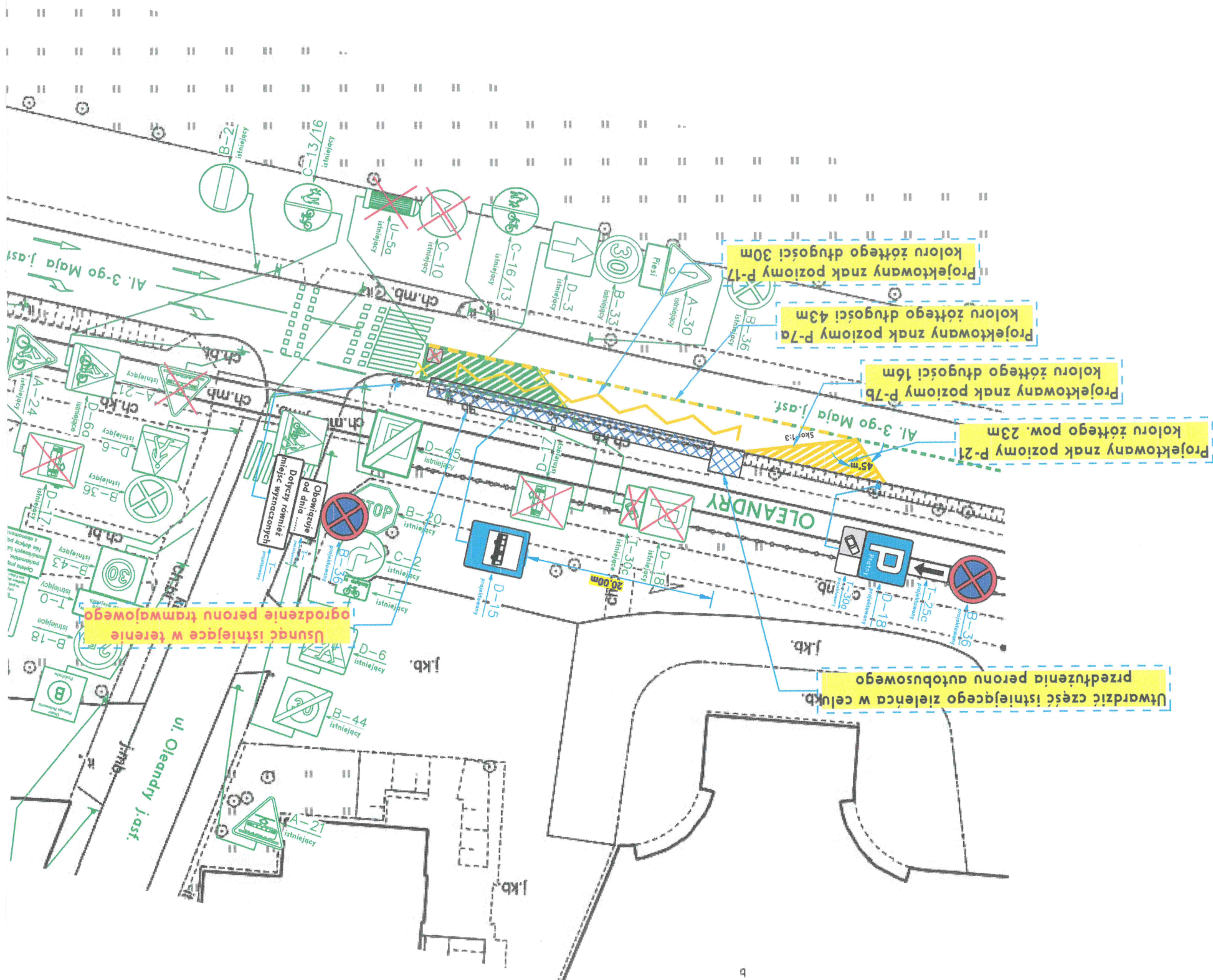
Temat:	<p>Projekty tymczasowej organizacji ruchu związane z wykonaniem modernizacji i jednolitego z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Straszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie.</p>	
Temat rysunku:	Tymczasowa organizacja ruchu	
Miejscowość:	Kraków	Data: 21.03.2025r.

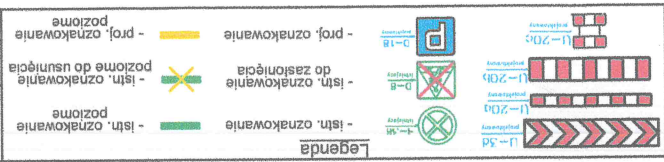
Opracował:	Waldemar Szafrań	Etap nr:	-	Rys. nr:	15
Branża:	Drogowa	Skala:	1:500	Nr projektu:	07/W/2025



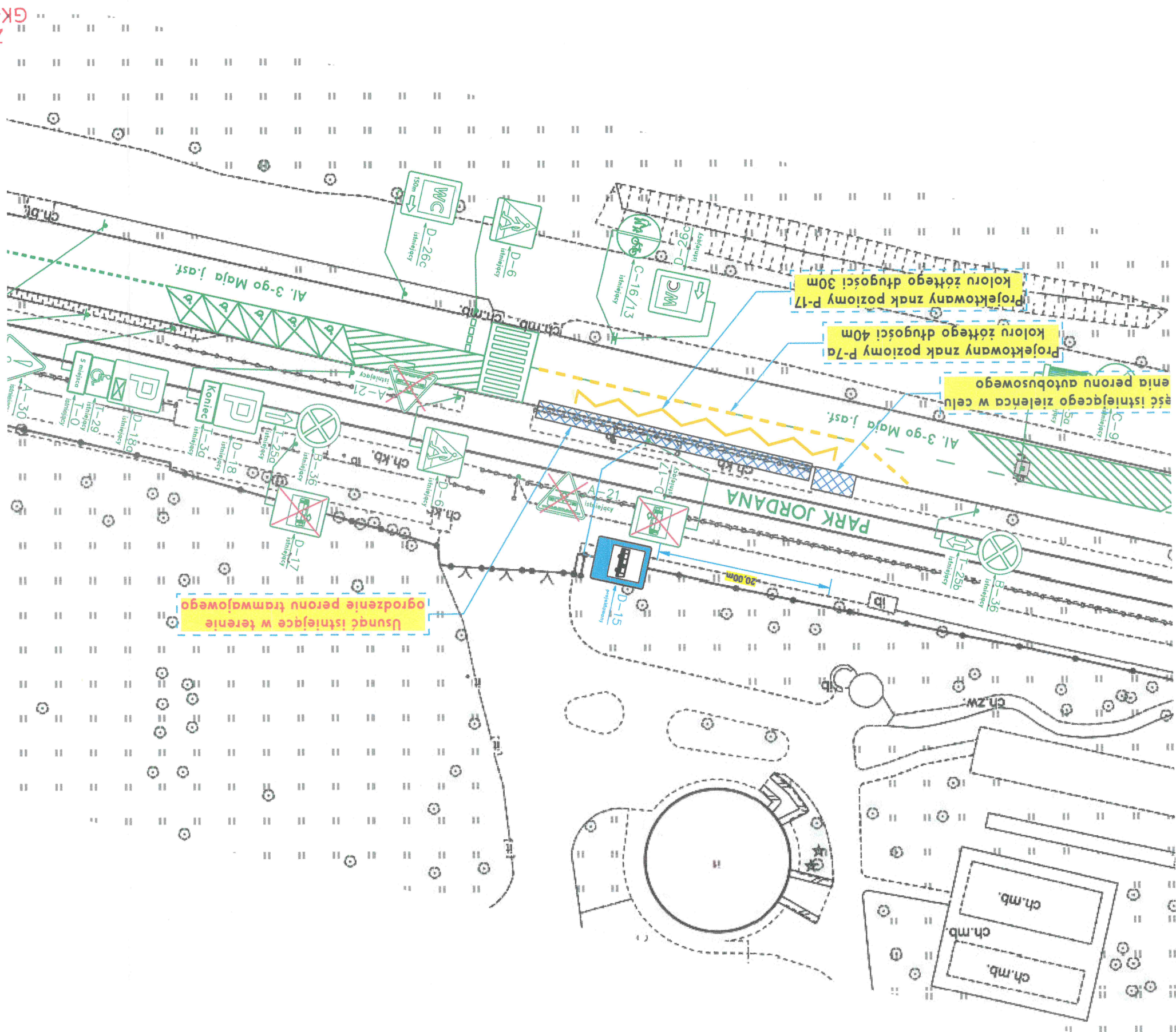
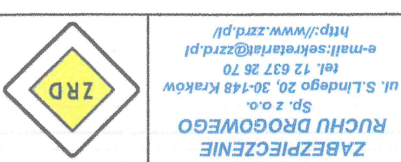
Uwaga!!!
Znaki B-36 z tabliczkami T-25a, c i "Obowiązuje od dnia ..." oraz "Dotyczy również miejsc wyznaczonych" należy ustawić minimum 5 dni przed rozpoczęciem okresu obowiązywania.

Załącznik do pisma
GK-12.7221.181.2025





Temat:		Projekt tymczasowej organizacji ruchu z torowiskiem tramwajowym w ciągu modernizacji i jezdni wraz z torowiskiem tramwajowym w ciągu ul. Ślizaszewskiego i ul. Piłsudskiego w Krakowie.	
Temat rysunku:		Tymczasowa organizacja ruchu	
Miejscowość:		Kraków	
Data:		21.03.2025r	
Opracował:		Branża:	
Waldemar Szafrań		Drogorwa	
Etap nr:		Skala:	
-		1:500	
Rys. nr:		Nr projektu:	
16		07/W/2025	



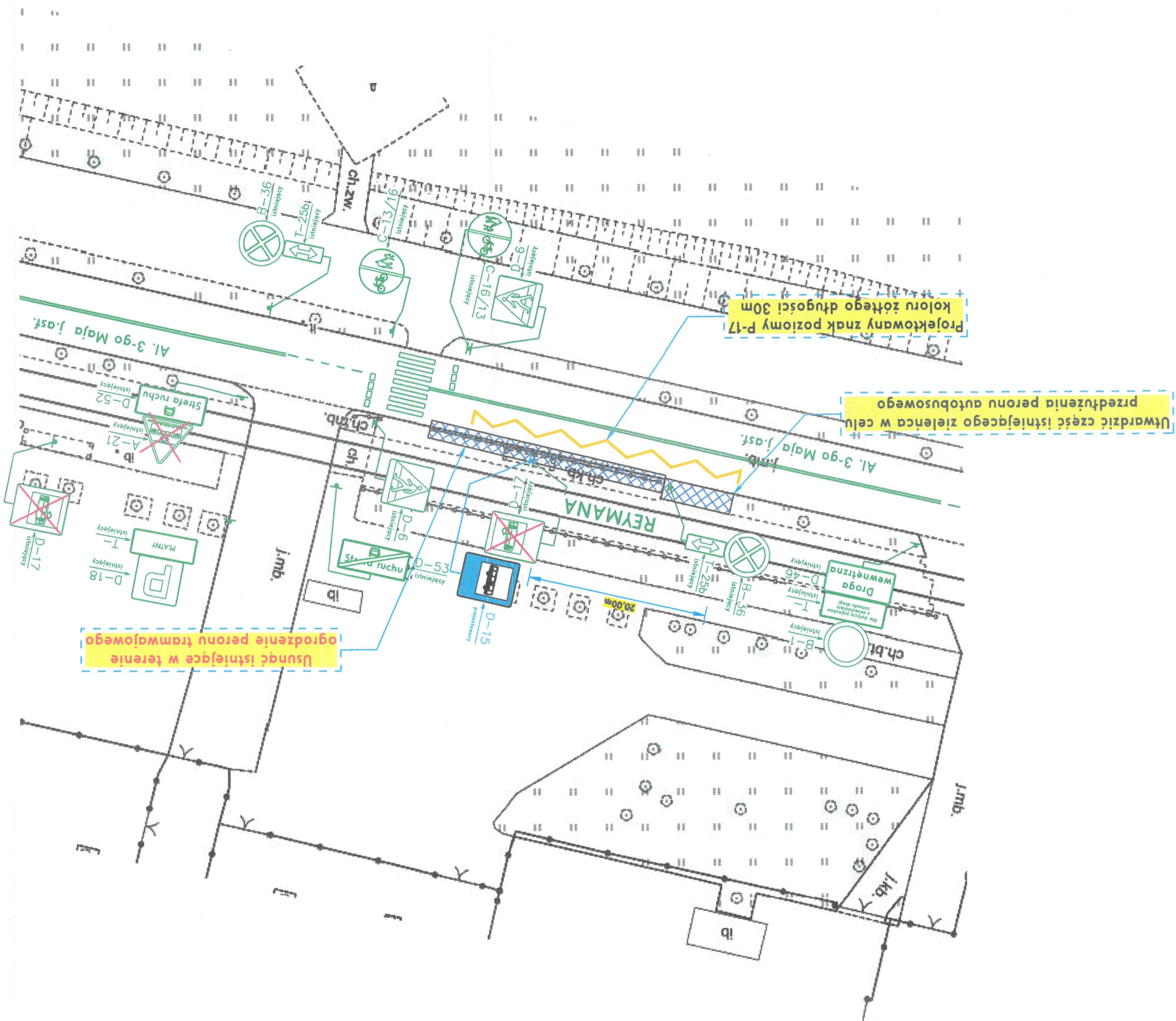
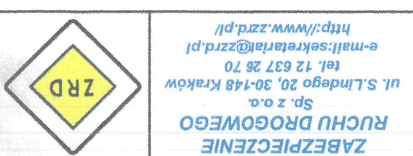
Załącznik do pisma
K-12.7221.181.2025

- istn. oznakowanie		- istn. oznakowanie		
- istn. oznakowanie		- istn. oznakowanie		
- proj. oznakowanie		- proj. oznakowanie		
- pozycja do budowy		- pozycja do budowy		

Legenda

Temat:	Projekt tymczasowej organizacji ruchu związane z wykonaniem modernizacji ijazdni waz z torowiskiem tramjowym w ciagu ul. Straszewskiego i ul. Pilsudskiego w Krakowie.
Temat rysunku:	Tymczasowa organizacja ruchu
Miejscowość:	Kraków
Data:	21.03.2025r

Opracował:	Waldemar Szafrań	Skala:	1:500	Nr projektu:	07/W/2025
Branża:	Drogowa				
Etap nr:	-	Kys. nr:	17		



Załącznik do pisma
GK-12.7221.181.20.85