

Propozycja zmian oznakowania ulic w obszarze Starego Miasta i Kazimierza w celu dopuszczenia ruchu rowerowego w obu kierunkach ulic jednokierunkowych.

Ustalenia dokonane na spotkaniu 30 lipca u wiceprezydenta Krakowa pana Wiesława Starowicza.

Lista ulic jednokierunkowych, na których dopuszcza się ruch rowerowy w obu kierunkach:

Stare Miasto:

1. ul. Mikołajska od Westerplatte do św. Krzyża - 5,9 m, wolny pas 4,0 m
2. ul. Szpitalna - 6,30, wolny pas 3,60. Błąd protokołu, jest znacznie więcej.
3. ul. św. Jana - 6,4 m, wolny pas 4,2 m

Zrezygnowano z ul. św. Marka (wolny pas 3,5 m, ale mały ruch samochodowy, stąd propozycja wyjątku)

4. ul. św. Anny - 5,8 m, wolny pas 3,8 m.
5. ul. Wiślna - 6 m, wolny pas 4 m.
6. ul. Bracka - 5,8 m, wolny pas 3,8
7. ul. Poselska między Grodzką a Dominikańską - 4,9 m i wolny pas 3,8
8. ul. Stolarska – dopuszczenie będzie warunkowane zgodą służb chroniących konsulaty
9. Mały Rynek między ul. Stolarską a Szpitalną – dopuszczenie będzie warunkowane zgodą zarządcy placu.

Zrezygnowano chwilowo z ul. Dominikańskiej (ruch rowerów na torowisku tramwajowym w kierunku do pl. Wszystkich Świętych) – remont ulicy będzie trwał do października, tymczasem planowany termin otwarcia ruchu dwukierunkowego to wrzesień, zaplanowano eksperyment dotyczący czasów przejazdu i wpływu ruchu rowerowego na czas przejazdu tramwajów.

Kazimierz:

10. ul. Miodowa od wiaduktu kolejowego do Siedleckiego: 5,50 m, wolne 4,0 m, dodatkowo ustawiony zostanie dla kontraruchu rowerowego przy wiadukcie kolejowym znak D-5 („pierwszeństwo na zwężonym odcinku jezdni” - rowerzyści nie będą mieli pierwszeństwa – oraz lustro drogowe duże na załomie jezdni.
11. ul. Podbrzezie - jezdnia 6-8 m, wolne 4,6 m.

Zrezygnowano z ul. Meiselsa między ul. Bożego Ciała a pl. Nowym - jezdnia 4,9 m wolne 3,5 m, odstępstwo proponowano ze względu na mały ruch samochodowy.

12. ul. Bożego Ciała na niemal całej długości - jezdnia 6,0 wolne 4,6 m. Na odcinku od ul.

Józefa do Meiselsa jezdnia 4,0 wolne 3,0 i ustawiony zostanie znak D-5. Ul. Bożego Ciała jest ważna ze względu na bezkolizyjny dojazd do kładki pieszo-rowerowej w przedłużeniu ul. Mostowej.

13. ul. Józefa od Bożego Ciała do Krakowskiej - 6,0 m wolne 4,0 m.

14. ul. Augustiańska - 7,5 m, wolne 4,4 m, od Skawińskiej na południe - 7,6 m, wolne 4,1

Zrezygnowano z ul. Skalecznej od Augustiańskiej do Krakowskiej - jezdnia 6,1 wolne 3,5 m, odstępstwo proponowano ze względu na mały ruch samochodowy.

15. ul. Węglowa - 6,4 m, wolne 5,2 m

16. ul. Skawińska od Krakowskiej do Augustiańskiej - jezdnia 7,5 m, wolne 4,2 m, na pozostałym krótkim odcinku - jezdnia 7,4, wolne 3,3 m.

Chwilowo zrezygnowano z ul. Bonifraterskiej: jezdnia 6 m, wolne 4,8 m ale ze względu na remont/budowę i całkowite zamknięcie jezdni dla ruchu otwarcie jej dla kontraruchu będzie możliwe dopiero po zakończeniu prac i otwarciu jezdni, zdecydowanie później niż termin wrześniowy.

17. ul. Mostowa od Wolnicy do ul. Trynitarzkiej 5,8 m wolne 3,5 m ale tylko punktowo, od Trynitarzkiej do kładki 6,1 m wolne 3,2 - ale przy wyjątkowym parkowaniu dwustronnym związanym z budową kładki i zamknięciem ul. Podgórskiej, normalnie parkowanie jest jednostronne. Ruch rowerowy zostanie dopuszczony dwukierunkowo na całej długości, możliwe ustawienie znaku D-5 na przewężeniu.

Zrezygnowano z odcinka ul. Trynitarzka od Mostowej do Gazowej - 5,0 m jezdnia, przy prawidłowym parkowaniu wolny pas 4,0 m

Chwilowo zrezygnowano z ul. Gazowej - 6,0 m, wolny pas 4,3 (powinien: 5,0 przy prawidłowym parkowaniu) ze względu na wątpliwości dotyczące parkowania (zajęcie chodników).

18. ul. Bocheńska: 9,5 m jezdnia, wolny pas 3,8 m

19. ul. Wawrzyńca: 8,5 m, wolne 4,2 m.

20. ul. Józefa: jezdnia 6,0 wolne 4,2 m

21. ul. Estery: jezdnia 6-6,3 m, wolne 3,8 m

22. ul. Kupa: jezdnia 8,3 m, wolne 3,6 przy nieprawidłowym parkowaniu Ze względu na bardzo powolny ruch proponuje się dopuścić ruch rowerowy pod prąd

23. ul. Warszawera: jezdnia 6,0 m pas wolny 3,8 m, przy taxi 3,7 m.

Zrezygnowano z Pl. Nowego: jezdnia 6,8-7, pas wolny 4,9 m ale nagminne parkowanie i postój w niedozwolonym miejscu. Obszar pl. Nowego (na ul. Estery ruch rowerowy pod prąd będzie dopuszczony)

24. **Jest wątpliwość dot. krótkiego jednokierunkowego odcinka ul. Szerokiej** przy skrzyżowaniu z ul. Miodową, ujętego w pierwotnym zestawieniu (propozycji strony społecznej) poza planem (w ramach wizji lokalnej nie dokonano pomiaru szerokości jezdni). Na spotkaniu mimo krótkiej dyskusji nie zapadły wiążące ustalenia w tej sprawie. Strona społeczna proponuje dopuścić ruch rowerowy, ustawiając znak D-5 z pierwszeństwem dla pojazdów opuszczających ul. Szeroką.

Zarówno podczas wizji lokalnej jak i dyskusji przeoczona została ul. Dajwór, która jest jednokierunkowa na całej długości w stronę ul. św. Wawrzyńca. Z dostępnej dokumentacji fotograficznej (np. na stronie internetowej www.norc.pl) można wysnuć wniosek, że wolny pas przekracza znacznie 4,0 m na całej długości. Jedyny odcinek na którym nie należy dopuszczać ruchu rowerowego pod prąd, to rejon skrzyżowania z ul. Miodową i Starowiślną ze względu na niemożność poprawnej organizacji ruchu na tym pięciowłotowym skrzyżowaniu. W tym miejscu ruch rowerowy należy skierować w przełączkę między ul. Dajwór a ul. Starowiślną, dopuszczając na niej ruch rowerowy pod prąd w kierunku do Starowiślnej.

Ponadto ustalono, że dopuszczony zostanie ruch rowerowy na jezdniach gdzie obowiązuje zakaz ruchu pojazdów w obu kierunkach (znak B-1) z wyjątkiem pojazdów mieszkańców lub firm:

- ul. Józefa do pl. Bawół
- ul. Szeroka odcinek od ul. Ciemnej do pl. Bawół
- ul. Izaaka między ul. Kupa a ul. Jakuba

Ruch rowerowy pod prąd zostanie dopuszczony we wrześniu, w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności. Jedynie kontraruch rowerowy w ul. Mostowej zostanie dopuszczony wcześniej, wraz z oddaniem do użytku kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę.

Na spotkaniu diskutowano formę oznakowania dopuszczenia ruchu pod prąd. Strona społeczna proponuje oznakowanie poziome na wlotach i wylotach skrzyżowań w formie linii ciągłej, proponowane wcześniej przez p. Marka Dworaka z Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego (także podwójnej ciągłej) oraz na odcinkach między skrzyżowaniami – oznakowanie w formie znaku P-23 ze strzałką kierunkową („sierżantem”), istniejącym w przepisach wyłącznie w przypadku znaków pionowych U-3 i pochodnych (tablica prowadząca), naniesioną na jezdnię orzy prawej krawędzi wolnego pasa ruchu dla każdego kierunku także poza obszarem skrzyżowań.

Zastępca Dyrektora Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu pan Andrzej Olewicz proponował oznakowanie pasa ruchu pod prąd w postaci wtopionych w nawierzchnię elementów odblaskowych. Strona społeczna zwróciła uwagę, że może być to nieczytelne (zwłaszcza w dzień) a także niebezpieczne dla rowerzystów, gdyż elementy odblaskowe wystają nad niweletę jezdni i w przypadku oblodzenia lub nawet deszczu mogą być przyczyną upadku rowerzysty. Zaproponował też oznakowanie poziome w postaci linii co 40 metrów – w opinii strony społecznej pokrywa się to de facto z jej propozycją umieszczania oznakowania na wlotach skrzyżowań. Zwrócono uwagę, że malowanie linii na wielu rodzajach nawierzchni (zwłaszcza bruk) jest niewłaściwe a w przypadku dopuszczonych przewężeń jest trudność z utrzymaniem i czytelnością takiego oznakowania oraz pojawia się problem z przekraczaniem linii ciągłej, jeśli parkowanie jest dopuszczone po stronie jezdni gdzie odbywa się ruch rowerowy pod prąd.