

Dla obliczenia rocznych zysków miasta z jednego miejsca postojowego przyjęto następujące założenia:

1. Liczba dni pracujących w roku – ok. 250.
2. Przyjęta do obliczeń wysokość opłaty za jedną godzinę parkowania – 3,00 zł (przy opłacie za drugą godzinę postoją 3,60 zł, a za trzecią 4,20 zł).
3. Liczba godzin, przez którą należy opłacać parkowanie w ciągu doby – 10 h.
4. Współczynnik wykorzystania miejsc przez osoby wnoszące opłaty (część miejsc zajęta przez mieszkańców, część niewykorzystana) – przyjęto 0,5.

Roczny zysk miasta z jednego miejsca –  $250 \times 3,00 \times 10 \times 0,5 = 3\,250,00$  [zł]

1. Ul. Zakroczymska odc. ul. Wójtowska - ul. Franciszkańska – ok. 180 m.

Wyznaczone parkowanie po obu stronach ulicy:

- po stronie wschodniej równolegle na jezdni,
- po stronie zachodniej: na fragmencie równolegle, na fragmencie skośnie wyznaczone częściowo na jezdni, częściowo na chodniku.

Na fragmencie, gdzie parkowanie jest równoległe po obu stronach szerokość pasa ruchu i równocześnie drogi manewrowej dla parkujących pojazdów jest równa 3,50 m. Wymagana droga manewrowa dla parkowania równoległego to 3,00 m.

Przy obowiązujących przepisach wprowadzenie ruchu rowerowego pod prąd wymaga likwidacji parkowania po stronie zachodniej – ok. 27 miejsc – roczna strata dla budżetu miasta wynikająca z likwidacji miejsc postojowych – ok. 87 750 zł.

Ponadto z uwagi na zamknięcie dla ruchu i postoją strefy obejmującej między innymi Nowe Miasto, ul. Zakroczymska położona w pobliżu granicy tej strefy jest zapleczem parkingowym dla mieszkańców i gości Nowego Miasta.

2. Ul. Podwale odc. ul. Kilińskiego - ul. Senatorska – ok. 350 m.

Wyznaczone parkowanie po obu stronach ulicy:

- po stronie północnej prostopadłe/skośnie na chodniku,
- po stronie południowej skośnie na jezdni.

Szerokość pasa ruchu i równocześnie drogi manewrowej dla parkujących pojazdów jest równa 5,00 m. Wymagana droga manewrowa dla parkowania prostopadłego to 5,00 m, dla skośnego 4,50m.

Przy obowiązujących przepisach wprowadzenie ruchu rowerowego pod prąd wymaga likwidacji parkowania po stronie południowej – ok. 106 miejsc (w tym 5 miejsc dla osób niepełnosprawnych) – roczna strata dla budżetu miasta wynikająca z likwidacji miejsc postojowych (100 miejsc) – ok. 325 000 zł.

Ponadto z uwagi na zamknięcie dla ruchu i postoją strefy obejmującej między innymi Stare Miasto ul. Podwale położona w pobliżu granicy tej strefy jest zapleczem parkingowym dla mieszkańców i gości Starego Miasta.

3. Ul. Oboźna odc. ul. Kopernika - ul. Sewerynów – ok. 100 m i odc. ul. Dynasy – ul. Browarna ok. 170 m.

3.1. Ul. Oboźna odc. ul. Kopernika - ul. Sewerynów – ok. 100 m

Wyznaczone parkowanie po jednej stronie ulicy:

- na odcinku ul. Kopernika - ul. Karasia stronie północnej równolegle na chodniku,
- na odcinku ul. Karasia – ul. Sewerynów po stronie północnej równolegle na jezdni.

Szerokość pasa ruchu i równocześnie drogi manewrowej dla parkujących pojazdów na odcinku ul. Karasia – ul. Sewerynów jest równa 3,50 m. Wymagana droga manewrowa dla parkowania równoległego to 3,00 m.

Wyznaczenie kontrapasa dla rowerów wzdłuż całej ul. Oboźnej odc. ul. Kopernika - ul. Sewerynów spowoduje konieczność całkowitego wyeliminowania parkowania na tym odcinku ulicy – 15 miejsc postojowych.

Z chwilą przebudowy i wprowadzenia zmian w organizacji ruchu na Krakowskim Przedmieściu zlikwidowano 500-700 ogólnodostępnych miejsc postojowych obsługujących ten rejon miasta. Parkowanie „przeniosło się” na ulice przyległe m. in. Oboźną, Kopernika, Bartoszewicza i Sewerynów. Skutkuje to łamaniem przepisów w zakresie parkowania, np. zmianą sposobu parkowania, co powoduje konieczność ustawiania słupków blokujących celem udrożnienia ciągów pieszych oraz zabezpieczenia infrastruktury miejskiej przed zniszczeniem, dotyczy to m. in. bezpośredniego sąsiedztwa Polskiej Akademii Nauk. Z uwagi na trudności z zaparkowaniem pojazdów mieszkańcy okolicznych ulic wnioskuje o udostępnienie ulic (miejsc postojowych) wyłącznie mieszkańcom, co jednak pozostaje w sprzeczności z ustawą o drogach publicznych.

3.2. Ul. Oboźna odc. ul. Dynasy – ul. Browarna – ok. 170 m.

Poprowadzenie kontrapasa ulicą Oboźną w rejon skrzyżowania z ulicami: Browarna i Topiel spowoduje bardzo duży wzrost zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowego. Już w chwili obecnej nieliczni rowerzyści (przejazd z łamaniem obowiązujących przepisów ruchu drogowego) stwarzają duże zagrożenie dla ruchu (zwłaszcza w godzinach nocnych), poruszając się po jezdni o bardzo dużym nachyleniu i pokonując z dużą prędkością skrzyżowanie z ulicami Browarna i Topiel posiadającymi pierwszeństwo przejazdu, co może być przyczyną śmiertelnego wypadku. Oprócz dużego nachylenia jezdni na wlocie ul. Oboźnej, widoczność na skrzyżowaniu jest ograniczona z uwagi na łuk drogi, istniejący narożny budynek i drzewa rosnące wzdłuż ulic Browarnej i Topiel.

4. Ul. Widok odc. ul. Marszałkowska - ul. Krucza – ok. 330 m.

Wyznaczone parkowanie po obu stronach ulicy:

- po stronie północnej równolegle na jezdni,
- po stronie południowej skośnie w zatokach i na jezdni.

Szerokość pasa ruchu i równocześnie drogi manewrowej dla parkujących pojazdów jest równa 5,00 m. Wymagana droga manewrowa dla parkowania równoległego to 3,00 m, dla skośnego 4,50m. Przy obowiązujących przepisach wprowadzenie ruchu rowerowego pod prąd wymaga likwidacji parkowania po stronie południowej – ok. 45 miejsc (w tym 3 miejsc dla osób niepełnosprawnych) – roczna strata dla budżetu miasta wynikająca z likwidacji miejsc postojowych – ok. 130 000 zł.

Ulica Widok jest istotnym zapleczem parkingowym w samym centrum miasta.

Przy istniejących rozwiązaniach drogowych wjazd w ul. Widok byłby możliwy wyłącznie dla rowerzystów jadących ul. Marszałkowską z kierunku południowego, a wyjazd z ul. Widok w ul. Kruczą też wyłącznie w kierunku południowym.

rowarna

W Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – załącznik nr 2 punkt 7.11., znajduje się następujący warunek, wprowadzony dla potrzeb zapewnienia bezpieczeństwa ruchu: „na odcinku jezdni, na którym wyznaczony został pas dla rowerów należy wyeliminować zatrzymywanie się pojazdów”.

Wyjazd z prostopadłego, bądź skośnego miejsca postojowego odbywa się przy bardzo ograniczonej widoczności. Prowadzenie ruchu rowerowego „pod prąd”, gdzie można liczyć się z prędkościami rowerzystów dochodzącymi do 25-30 km/h, wzdłuż miejsc postojowych wyznaczonych prostopadle do jezdni spowoduje duże zagrożenie dla ruchu (rowerzysta ma pierwszeństwo, bo porusza się wzdłuż drogi, a kierowca pojazdu nie ma możliwości obserwacji ani w lusterkach, ani w szybie i pozbawiony jest możliwości usłyszenia pojazdu, bo rower porusza się bezgłośnie).

5. Ul. Nowogrodzka odc. ul. Chałubińskiego - ul. Emilii Plater – ok. 220 m < dopuszczenie ruchu pod prąd w stronę wschodnią > i odc. ul. Poznańska – ul. Emilii Plater – ok. 300 m < dopuszczenie ruchu pod prąd w stronę zachodnią >

5.1. Ul. Nowogrodzka odc. ul. Chałubińskiego - ul. Emilii Plater – ok. 220 m < dopuszczenie ruchu pod prąd w stronę wschodnią >.

Wyznaczone parkowanie po obu stronach ulicy:

- po stronie północnej prostopadle w zatokach,
- po stronie południowej prostopadle (na krótkim odcinku skośnie w zatokach i na chodniku).

Szerokość pasa ruchu i równocześnie drogi manewrowej dla parkujących pojazdów jest równa 7,30 m. Wymagana droga manewrowa dla parkowania prostopadłego to 5,00 m, dla skośnego 4,00 m.

Wyjazd z prostopadłego, bądź skośnego miejsca postojowego odbywa się przy bardzo ograniczonej widoczności. Prowadzenie ruchu rowerowego „pod prąd”, gdzie można liczyć się z prędkościami rowerzystów dochodzącymi do 25-30 km/h, wzdłuż miejsc postojowych wyznaczonych prostopadle/skośnie do jezdni spowoduje duże zagrożenie dla ruchu (rowerzysta ma pierwszeństwo, bo porusza się wzdłuż drogi, a kierowca pojazdu nie ma możliwości obserwacji ani w lusterkach, ani w szybie i pozbawiony jest możliwości usłyszenia pojazdu, bo rower porusza się bezgłośnie).

5.2. Ul. Nowogrodzka odc. ul. Poznańska – ul. Emilii Plater – ok. 300 m < dopuszczenie ruchu pod prąd w stronę <sup>zachodnią</sup> wschodnią >.

Wyznaczone parkowanie po obu stronach ulicy:

- po stronie północnej skośnie częściowo na jezdni, częściowo na chodniku,
- po stronie południowej prostopadle (na krótkim odcinku równoległe) w zatokach i na chodniku.

Szerokość pasa ruchu i równocześnie drogi manewrowej dla parkujących pojazdów jest równa 6,00 m. Wymagana droga manewrowa dla parkowania prostopadłego to 5,00 m, dla skośnego 4,00 m.

Wyjazd z prostopadłego, bądź skośnego miejsca postojowego odbywa się przy, bardzo ograniczonej widoczności. Prowadzenie ruchu rowerowego „pod prąd”, gdzie można liczyć się z prędkościami rowerzystów dochodzącymi do 25-30 km/h, wzdłuż miejsc postojowych wyznaczonych prostopadle/skośnie do jezdni spowoduje duże zagrożenie dla ruchu (rowerzysta ma pierwszeństwo, bo porusza się wzdłuż drogi, a kierowca pojazdu nie ma możliwości obserwacji ani w lusterkach, ani w szybie i pozbawiony jest możliwości usłyszenia pojazdu, bo rower porusza się bezgłośnie).

6. Ul. Emilii Plater odc. ul. Koszykowa - ul. Nowogrodzka – ok. 540 m.

Planowane jest wyznaczenie pasa dla rowerów na co uzyskano w Ministerstwie specjalnego odstępstwa od obowiązujących przepisów. Wyznaczenie pasa spowoduje likwidację parkowania po zachodniej stronie ulicy na całym przedmiotowym odcinku. Konieczna jest przebudowa istniejącej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Emilii Plater – Koszykowa – Noakowskiego.

7. Ul. Poznańska odc. ul. Wspólna - Al. Jerozolimskie – ok. 300 m.

Wyznaczone parkowanie po obu stronach ulicy:

- po stronie wschodniej skośnie na jezdni, częściowo na jezdni, częściowo na chodniku, bezpośrednio przy Al. Jerozolimskich równolegle na jezdni w zatoce,

- po stronie zachodniej równolegle wyznaczone częściowo na jezdni, częściowo na chodniku.

Szerokość pasa ruchu i równocześnie drogi manewrowej dla parkujących pojazdów jest równa 4,10 m – 4,50. Wymagana droga manewrowa dla parkowania skośnego 4,00 m.

Wyjazd z skośnego miejsca postojowego odbywa się przy bardzo ograniczonej widoczności. Prowadzenie ruchu rowerowego „pod prąd”, gdzie można liczyć się z prędkościami rowerzystów dochodzącymi do 25-30 km/h, wzdłuż miejsc postojowych wyznaczonych prostopadle/skośnie do jezdni spowoduje duże zagrożenie dla ruchu (rowerzysta ma pierwszeństwo, bo porusza się wzdłuż drogi, a kierowca pojazdu nie ma możliwości obserwacji ani w lusterkach, ani w szybie i pozbawiony jest możliwości usłyszenia pojazdu, bo rower porusza się bezgłośnie).

Przy obowiązujących przepisach wprowadzenie ruchu rowerowego pod prąd wymaga likwidacji parkowania po stronie wschodniej stronie – ok. 50 miejsc – roczna strata dla budżetu miasta wynikająca z likwidacji miejsc postojowych – ok. 162 500 zł.

8. Ul. Hoża odc. ul. Poznańska - ul. Chałubińskiego – ok. 520 m.

Wyznaczone parkowanie po obu stronach ulicy:

- po stronie północnej skośnie częściowo na jezdni, częściowo na chodniku,

- po stronie południowej: na fragmencie równolegle na jezdni, na fragmencie skośnie wyznaczone częściowo na jezdni, częściowo na chodniku.

Szerokość pasa ruchu i równocześnie drogi manewrowej dla parkujących pojazdów jest równa 4,00 m. Wymagana droga manewrowa dla parkowania skośnego 4,00 m.

Prowadzenie ruchu rowerowego „pod prąd”, gdzie można liczyć się z prędkościami rowerzystów dochodzącymi do 25-30 km/h, wzdłuż miejsc postojowych wyznaczonych prostopadle/skośnie do jezdni spowoduje duże zagrożenie dla ruchu (rowerzysta ma pierwszeństwo, bo porusza się wzdłuż drogi, a kierowca pojazdu nie ma możliwości obserwacji ani w lusterkach, ani w szybie i pozbawiony jest możliwości usłyszenia pojazdu, bo rower porusza się bezgłośnie).

9. Ul. Mokotowska odc. pl. Zbawiciela - pl. Trzech Krzyży – ok. 490 m.

Tylko odcinek ul. Piękna – pl. Trzech Krzyży jest w administracji Zarządu Terenów Publicznych.

Na skrzyżowaniu ul. Mokotowskiej z ul. Piękną (w ścisłym połączeniu ze skrzyżowaniem Mokotowska – Piękna – Krucza) istnieje sygnalizacja świetlna.

Wyznaczone parkowanie po obu stronach ulicy:

- po stronie wschodniej : na fragmencie równolegle, na fragmencie skośnie wyznaczone częściowo na jezdni, częściowo na chodniku,

- po stronie zachodniej: na fragmencie skośnie wyznaczone częściowo na jezdni, częściowo na chodniku, na węższych odcinkach równoległe na jezdni..

Szerokość pasa ruchu i równocześnie drogi manewrowej dla parkujących pojazdów jest równa 4,50 m – 5,00. Wymagana droga manewrowa dla parkowania skośnego 4,00 m.

Przy obowiązujących przepisach wprowadzenie ruchu rowerowego pod prąd wymaga likwidacji parkowania po stronie wschodniej – ok. 80 miejsc – roczna strata dla budżetu miasta wynikająca z likwidacji miejsc postojowych – ok. 260 000 zł.

10. Ul. Polna odc. planowana ścieżka w ul. Waryńskiego – ul. Jaworzyńska – 100 m.

Ul. Jaworzyńska przebiega bezpośrednio przy ul. Waryńskiego, a z poziomu ciągu pieszego po którym zostanie poprowadzona planowana ścieżka rowerowa w kierunku ul. Jaworzyńskiej wykonane są pochylnie po których możliwy jest zjazd rowerzystów bezpośrednio w ul. Jaworzyńską (zdjęcia w załączeniu).

Na skrzyżowaniu ul. Waryńskiego z ul. Polną istnieje sygnalizacja świetlna, a na wlocie ul. Polnej wyznaczono dwa pasy ruchu.

Na ul. Polnej po stronie północnej w niedalekiej odległości od ul. Waryńskiego planowana jest budowa zjazdu do projektowanego garażu podziemnego pod budynkiem. W ramach powyższego planowana jest budowa niewielkiej zatoki dla pojazdów oczekujących na wjazd do garażu. Istnieje obawa, że w godzinach szczytu będzie tworzyła się kolejka pojazdów na ul. Polnej blokująca lewy pas ruchu.

11. Ul. Koszykowa odc. ul. Mokotowska - pl. Na Rozdrożu – ok. 520 m.

Ulica w administracji Zarządu Dróg Miejskich.

1. The first section of the report is an introduction to the project. It describes the objectives of the study and the methods used to collect and analyze the data. The introduction also provides a brief overview of the background and significance of the research.

2. The second section of the report is a literature review. It discusses the existing research on the topic and identifies the gaps in the current knowledge. The literature review also provides a theoretical framework for the study.

3. The third section of the report is the methodology. It describes the research design, the data collection methods, and the data analysis techniques. The methodology section also includes a discussion of the limitations of the study.

4. The fourth section of the report is the results. It presents the findings of the study and discusses their implications. The results section also includes a comparison of the findings with the existing literature.

5. The fifth section of the report is the conclusion. It summarizes the main findings of the study and provides recommendations for future research. The conclusion also discusses the practical implications of the research.

6. The sixth section of the report is the references. It lists the sources of information used in the study. The references section also includes a list of the authors' other works.

7. The seventh section of the report is the appendix. It contains supplementary information that is not included in the main text of the report. The appendix section also includes a list of the authors' other works.