

SPIS TREŚCI:

1. DANE OGÓLNE.....2
1.1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA2
2. PODSTAWA OPRACOWANIA.....2
3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE3
4. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DROGI3
5. NATĘŻENIE I WARUNKI RUCHU4
6. ANALIZA ZDARZEŃ DROGOWYCH5
7. OGÓLNE WNIOSKI I ZALECENIA DO OPRACOWANIA PROJEKTU ZMIAN ORGANIZACJI RUCHU.....7
8. OPINIE - ODNIESIENIA.....9
8.1. ODCINEK PODSTAWOWY – ODNIESIENIA DO UWAG 9
8.2. ODCINEK OPCJONALNY – ODNIESIENIA DO UWAG..... 13
9. ZALECENIA I UWAGI KOŃCOWE.....14

SPIS RYSUNKÓW:

Rys. OR.1 – OR.13	Plan orientacyjny – (skala 1:10000)
Rys. 1 – 190B	Plan sytuacyjny – (skala 1:500/1000)

1. DANE OGÓLNE

1.1. Przedmiot, cel i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej Nr 772 na odcinku od węzła drogi ekspresowej S7 „Książ” (stanowiącego skrzyżowanie dwupoziomowe drogi ekspresowej S7 i drogi wojewódzkiej Nr 772 (odcinek przekwalifikowany z drogi powiatowej Nr 1217K) do granicy administracyjnej miasta Krakowa zlokalizowanej w rejonie węzła drogowego „Węgrzce” stanowiącego skrzyżowanie dwupoziomowe drogi wojewódzkiej Nr 772 z drogą ekspresową S52 (Północna Obwodnica miasta Kraków). Długość odcinka objętego opracowaniem wynosi 51,88 km. W skład przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej wchodzi:

- Odcinek dawnej drogi powiatowej Nr 1217K przekwalifikowany na drogę wojewódzką Nr 772 (od węzła drogi ekspresowej S7 „Książ” do skrzyżowania z dotychczasowym początkiem drogi wojewódzkiej Nr 772 i drogą powiatową w kierunku miejscowości Moczydło, w miejscowości Książ Wielki);
- Odcinek dawnej drogi krajowej nr 7 na terenie województwa małopolskiego, który wskutek budowy drogi ekspresowej S7 stracił status drogi krajowej i otrzymał kategorię drogi wojewódzkiej.

Lokalizację odcinka drogi wojewódzkiej objętego niniejszym opracowaniem przedstawiono w części rysunkowej opracowania (Plan Orientacyjny – Rys. OR.1 – OR.13).

Celem opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu na analizowanym odcinku drogi wojewódzkiej Nr 772 w zakresie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z obowiązującymi przepisami, z uwzględnieniem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Zakres opracowania obejmował następujące elementy:

- Pozyskanie materiałów mapowych dla wykonania części graficznej opracowania.
- Wykonanie inwentaryzacji oznakowania poziomego, pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz elementów wyposażenia drogi niezbędnych do wykonania opracowania (m. in. zjazdy publiczne, indywidualne, obiekty użyteczności publicznej, wiaty przystankowe itp.).
- Wykonanie stanu istniejącego organizacji ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie oraz z zaleceniami specyfikacji istotnych warunków zamówienia.
- Wykonanie projektu stałej organizacji ruchu zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie oraz z zaleceniami specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

- Uzyskanie wymaganych opinii oraz zatwierdzenie projektu istniejącej organizacji ruchu przez właściwe organy zarządzające ruchem zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.
- Wykonanie zestawień poszczególnych elementów istniejącego oznakowania i elementów BRD.
- Przygotowanie projektu w formie elektronicznej.
- Końcowe przekazanie Zamawiającemu wersji papierowej oraz elektronicznej w ilości egzemplarzy określonej w SIWZ.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawy formalne opracowania:

- Umowa 79/2025/ZDW zawarta w dniu 07.04.2025 r. pomiędzy Zarządem Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-4085 Kraków, a EKKOM Sp. z o.o., ul. Wojciecha Darasza 9, 30-826 Kraków.
- Pismo Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie nr ZDW/PW/2025/7943/DU4MS z dnia 22.09.2025 r. w sprawie uruchomienia prawa opcji celem realizacji projektu stałej organizacji ruchu dla odcinka drogi stanowiącego obecnie drogę powiatową.

Podstawowe przepisy i akty prawne uwzględnione w projekcie:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) – [1].
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (tekst jednolity: Dz. U. 2023 r. poz. 645 z późn. zm.) – [2].
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. *w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych* (tekst jednolity: DZ.U. 2022 poz. 1518) – [3].
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. *w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (tekst jednolity: Dz. U. 2017, poz. 784) – [4].
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002 r. *w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (tekst jednolity: Dz. U. 2019 poz. 2310 z późn. zm.) – [5].

- Załącznik nr 1÷4 do Rozporządzenia 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 (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 2311 z późn. zm.) – [6].
- Zarządzenie nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 kwietnia 2010 r. w sprawie stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych wraz z załącznikami – [7].
- Wytoczne Zamawiającego – [8].

3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Niniejszy projekt zmiany istniejącej organizacji ruchu wykonano na mapach sytuacyjnych w skali 1:1000, natomiast arkusze plany sytuacyjnego, zgodnie z wymogami określonymi w SIWZ przedstawiono w zależności od stopnia szczegółowości elementów w skali 1:500 lub 1:1000.

W opracowaniu przedstawiono istniejące oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z elementami projektowanymi oraz likwidowanymi, które powinno docelowo funkcjonować na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej.

Podstawą opracowania były szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach – Załącznik nr 1-4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. 2019, poz. 2311).

W opracowaniu dokonano również krótkiej analizy średniodobowego natężenia ruchu drogowego oraz analizę zdarzeń drogowych w oparciu o statystykę wypadków i kolizji z lat 2020-2024 pozyskaną z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie.

4. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA DROGI

W stanie istniejącym początkowy odcinek drogi wojewódzkiej Nr 772 (przekwalifikowany z drogi powiatowej Nr 1217K) rozpoczyna się od skrzyżowania z drogą ekspresową S7 (Węzeł „Książ”). Następnie przebiega w kierunku zachodnim przez miejscowość Wielka Wieś w kierunku Książa Wielkiego, gdzie łączy się istniejącym odcinkiem drogi wojewódzkiej (przekwalifikowanego z drogi krajowej Nr 7, gdzie zmienia kierunek i rozpoczyna przebieg w kierunku południowym

przez wiele miejscowości, z których największe to Książ Wielki, Miechów, Słomniki i Michałowice, które stanowią siedziby powiatów lub gmin. Analizowany odcinek drogi wojewódzkiej kończy się na granicy administracyjnej miasta Krakowa, w rejonie węzła drogowego „Węgrzce” stanowiącego skrzyżowanie Północnej Obwodnicy Krakowa w ciągu drogi ekspresowej S52 i drogi wojewódzkiej Nr 772. Odcinek drogi wojewódzkiej objęty opracowaniem przebiega przez tereny powiatów miechowskiego i krakowskiego oraz gmin Książ Wielki, Miechów, Słomniki, Iwanowice, Michałowice i Zielonki. Długość odcinka drogi wojewódzkiej objętego niniejszym opracowaniem zgodnie z określonym w opisie przedmiotu zamówienia wykazem wynosi 51,88 km.

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej przebiega przez wiele miejscowości, z których największe to: Wielka Wieś, Książ Wielki, Cisia Wola, Antolka, Strzeżów, Miechów, Poradów, Orłów, Wężeń, Prandocin, Słomniki Iwanowice, Michałowice i Zielonki, Wesoła, Widoma, Firlejów, Zerwana, Michałowice oraz Węgrzce. Większość odcinka będącego w zakresie niniejszego opracowania przebiega w granicach wyżej wspomnianych miejscowości w otoczeniu zabudowy o zróżnicowanej intensywności i odległości od krawędzie jezdni drogi wojewódzkiej. W mniejszym stopniu przebiega również przez tereny niezabudowane głównie wśród łąk, pól uprawnych oraz niewielkich kompleksów leśnych.

Na całym przebiegu droga wojewódzka Nr 772 krzyżuje się z drogami o różnych kategoriach i klasach przez skrzyżowania, z których najważniejsze to:

- Węzeł drogowy „Książ” – skrzyżowanie dwupoziomowe z drogą ekspresową S7 (z łącznicami drogi ekspresowej S7) – dwa skrzyżowania z których jedno jest o ruchu okrężnym a drugie skrzyżowaniem skanalizowanym trzywłotowym;
- Skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 783 stanowiącą północną obwodnicę miasta Miechów - skrzyżowanie czterowłotowe o ruchu okrężnym;
- Węzeł drogowy „Szczepanowice” – skrzyżowanie dwupoziomowe z drogą ekspresową S7 i drogą powiatową Nr 1205K – dwa skrzyżowania o ruchu okrężnym z łącznicami drogi ekspresowej S7;
- Skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 775 w miejscowości Słomniki - skrzyżowanie trzywłotowe zwykłe;
- Skrzyżowanie z drogą wojewódzką Nr 773 w miejscowości Poskwitów - skrzyżowanie trzywłotowe skanalizowane;
- Węzeł drogowy „Widoma” – skrzyżowanie dwupoziomowe z drogą ekspresową S7 – dwa skrzyżowania o ruchu okrężnym z łącznicami drogi ekspresowej S7;

- Węzeł drogowy „Węgrzce” – skrzyżowanie dwupoziomowe z drogą ekspresową S52 (Północna Obwodnica Kraków) – skrzyżowanie z łącznicami drogi ekspresowej Nr 52, skrzyżowanie z wyspą centralną z ruchem sterowanym sygnalizacją świetlną.

Dodatkowo przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej krzyżuje się drogami powiatowymi i gminnymi poprzez skrzyżowania, które w większości zlokalizowane są w granicach administracyjnych miejscowości. Ponadto na całym przebiegu przedmiotowy odcinek krzyżuje z wieloma zjazdami o charakterze indywidualnym (do posesji prywatnych) i publicznym (głównie do placówek handlowo-usługowych, światowych i produkcyjnych).

Droga wojewódzka Nr 772 w większości przebiegu posiada przekrój poprzeczny drogowy jednojezdniowy z poboczami asfaltowymi i rowami odwadniającymi. Przekroje półuliczne lub uliczne występują przy przebiegu drogi wojewódzkiej przez większe miejscowości i miasta, takie jak Książ Wielki i Słomniki. Szerokość jezdni drogi wojewódzkiej, ze względu na istnienie poboczy asfaltowych jest stosunkowo duża i wynosi w zakresie 10,00m – 12,00m. W lokalizacjach przekroju ulicznego lub półulicznego szerokość przekroju poprzecznego ulega zmniejszeniu do wartości 7.00 - 8.00m, ze względu na brak w tych przekrojach obustronnych poboczy asfaltowych.

Wzdłuż drogi wojewódzkiej występują długie odcinki dróg dla pieszych, które są odseparowane od krawędzi jezdni rowami odwadniającymi lub zieleńcami.

Przejścia dla pieszych przez jezdnię drogi wojewódzkiej zlokalizowane są głównie w rejonach skrzyżowań. W kilku przypadkach występują samodzielnie w sąsiedztwie przystanków autobusowych bądź obiektów generujących duży ruch pieszych poprzeczny przez drogę wojewódzką. Przejścia dla pieszych są oznakowane w sposób standardowy znakami D-6 oraz oznakowaniem poziomym P-10 i P-14. W kilku przypadkach oznakowanie przejść dla pieszych jest uzupełnione o znaki D-6 z lampą ostrzegawczą oraz lampą oświetlającą tarczę przejścia zlokalizowane na konstrukcjach wsporczych lub bramowych nad jezdnią drogi wojewódzkiej. Oznakowanie takie ma na celu większą dostrzegalność przedmiotowych przejść, szczególnie w warunkach ograniczonej widoczności (zmrok, mgła, deszcz). Przejścia przy szkołach oraz w miejscach koncentracji pojawienia się dzieci (rejon szkół, boisk, placów zabaw) są dodatkowo oznakowane znakami T-27 „Agatka” umieszczanymi pod znakami D-6, w kilku przypadkach również na fluorescencyjnym tle.

Wzdłuż przedmiotowego odcinka, zlokalizowane są również przystanki komunikacji zbiorowej każdorazowo wyposażone w zatoki autobusowe oraz perony stanowiące strefy oczekiwania na autobus. W większości przystanków występują również wiaty przystankowe zapewniające bezpieczne i bardziej komfortowe warunki oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej.

Cechą charakterystyczną przebiegu całego odcinka drogi wojewódzkiej w planie jest występowanie długich prostych, które sprzyjają rozwijaniu dużych prędkości przez kierujących pojazdami, szczególnie w rejonie licznych skrzyżowań z drogami niższych kategorii. W związku z tym zachodzi konieczność analizy poprawności oznakowania pionowego i poziomego w rejonie przedmiotowych skrzyżowań dla zapewnienia maksymalnego poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

W wielu lokalizacjach wzdłuż drogi wojewódzkiej, głównie w rejonie obiektów mostowych, przepustów drogowych istnieją bariery ochronne U-14a wyposażone w okrągłe elementy odblaskowe U-1c barwy czerwonej po prawej stronie jezdni oraz barwy białej po stronie lewej.

Istniejący stan nawierzchni przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej jest dobry. Brak jest spękań czy nierówności, które w znacznym stopniu przyczyniałyby się do obniżenia komfortu użytkowania drogi przez uczestników ruchu drogowego.

Istniejące oznakowanie pionowe i pionowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na istniejącym odcinku drogi wojewódzkiej objętym zakresem opracowania jest w większości zgodne z wymogami prawa oraz w dobrym stanie technicznym. Wymaga jednak analizy i korekt, głównie w zakresie oznakowania skrzyżowań (w tym oznakowanie kierunkowego), łuków poziomych i zarządzania prędkością dopuszczalną, które mają służyć poprawie bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz dostosowaniu do obowiązujących wytycznych.

Wszystkie elementy istniejącej organizacji ruchu jakie funkcjonują na przedmiotowym odcinku DW Nr 772 będącym w zakresie opracowania przedstawiono w części graficznej niniejszego opracowania na załączonych arkuszach planu sytuacyjnego 1 – 190B, w skali 1:500 lub 1:000.

5. NATĘŻENIE I WARUNKI RUCHU

Średniodobowe natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej Nr 772, z uwagi na oddanie do eksploatacji odcinka drogi ekspresowej S7 w województwie małopolskim, zdecydowanie zmalało w stosunku do natężeń panujących na starym odcinku drogi krajowej Nr 7. W związku z powyższym przytaczanie wyników Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonych w 2020 i 2021 r. jest nieadekwatne do obecnie panujących natężeń i warunków ruchu. W roku 2025 prowadzony jest kolejny Generalny Pomiar Ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich (GPR 2025), w tym na odcinkach drogi wojewódzkiej Nr 772, który przedstawi skalę redukcji średniodobowego natężenia ruchu. W trakcie przeprowadzonej inwentaryzacji stanu istniejącego oznakowania dokonano obserwacji natężenia ruchu na całym odcinku drogi wojewódzkiej będącej w zakresie niniejszego opracowania. Nie zaobserwowano zakłóceń płynności ruchu ani

okresowych wzrostów jego natężenia. Ruch pojazdów odbywał się płynnie, bez przeszkód i długotrwałych zatrzymań. Krótkotrwałe zatrzymania pojazdów były związane relacjami skrotnymi w rejonach skrzyżowań i zjazdów lub obowiązkiem przepuszczenia niechronionych uczestników ruchu a przejściach dla pieszych.

Oddanie do eksploatacji odcinka drogi ekspresowej S7 spowodowało zmianę charakteru ruchu na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej, który z typowo tranzytowego (jak to miało miejsce na starym odcinku drogi krajowej Nr 7) w dużym stopniu zmienił się w na bardziej lokalny do obsługi mieszkańców miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu drogi wojewódzkiej.

Mając na uwadze powyższe, warunki ruchu na analizowanym odcinku drogi krajowej Nr 772 można uznać za korzystne i dobre.

6. ANALIZA ZDARZEŃ DROGOWYCH

Analiza zdarzeń obejmuje statystyki z lat 2020-2024. Dane zostały pozyskane z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w we Krakowie i dotyczą odcinka dotychczasowego przebiegu drogi krajowej Nr 7, która, w związku z oddaniem do eksploatacji drogi ekspresowej Nr 7 utraciła status drogi krajowej i została przekwalifikowana na drogę wojewódzką.

Na odcinku drogi wojewódzkiej Nr 772 (starego odcinka drogi krajowej Nr 7) będącego w zakresie opracowania w okresie 5 lat od początku 2020 roku do końca 2024 roku, doszło do 68 wypadków oraz 1204 kolizji. W wyniku wypadków zarejestrowano 14 ofiar śmiertelnych oraz 75 osób rannych. Wypadki drogowe zaistniały głównie z nieprawidłowych zachowań kierujących pojazdami tj. :

- Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 17 zdarzeń
- Nieustąpienie pierwszeństwa na przejściu dla pieszych – 14 zdarzeń;
- Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu – 11 zdarzeń;
- Niezachowanie bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu – 5 zdarzeń;

Pozostałe nieprawidłowe zachowania kierujących pojazdami, które przyczyniły się do zaistnienia wypadków to: nieprawidłowa zmiana pasa ruchu, zmęczenie lub zaśnięcie za kierownicą oraz nieprawidłowe manewry wyprzedzania i omijania. Szczegółowy wykaz wypadków w okresie analizy przedstawiono w tabeli poniżej:

Tabl. 6.1 Wykaz wypadków drogowych w latach 2020 – 2024 na analizowanym odcinku drogi wojewódzkiej Nr 772 (dawnej drodze krajowej Nr 7)

ROK	KM HM (Pikietaż)	Miejscowość	Ulica	Rodzaj zdarzenia	Zachowanie kierującego	Zachowanie pieszego	Liczba wypadków	Liczba zabitych w zdarzeniu	Liczba rannych w zdarzeniu
2020	646,10	WIDOMA		Najechnanie na pieszego		Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	1	0	1
	647,80	WOLA WIECŁAWSKA	KRAKOWSKA	Najechnanie na słup, znak	Nieprawidłowe wyprzedzanie		1	1	1
	631,50	ORŁÓW	ORŁÓW	Zderzenie pojazdów boczne	Nieprawidłowe wyprzedzanie		1	0	1
	635,00	PRANDOCIN		Zderzenie pojazdów boczne	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		1	0	1
	638,40	SŁOMNIKI	TADEUSZA KOŚCIUSZKI	Najechnanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	0	1
			TADEUSZA KOŚCIUSZKI	Najechnanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	0	1
	640,20	SŁOMNIKI	KRAKOWSKA	Zderzenie pojazdów czołowe	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	0	2
	656,80	WĘGRZCE	WARSZAWSKA	Zderzenie pojazdów boczne	Nieprawidłowe wyprzedzanie		1	0	1
					Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		1	0	1
				Zderzenie pojazdów czołowe	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	0	4
	607,70	MOCZYDŁO		Wywrócenie się pojazdu	Zmęczenie, zaśnięcie		1	0	1
	608,60	KSIĄŻ WIELKI		Zderzenie pojazdów tylne	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	0	1
					Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu		1	0	3
				Zderzenie pojazdów czołowe	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	1	3
	612,10	KSIĄŻ WIELKI		Zderzenie pojazdów boczne	Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu		1	0	1
	616,20	ANTOLKA		Najechnanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	1	0
	616,40	ANTOLKA		Najechnanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	1	0
	617,20	ANTOLKA		Zderzenie pojazdów czołowe			1	1	1
	621,50	STRZEŻÓW DRUGI		Zderzenie pojazdów tylne	Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami		1	0	1
		STRZEŻÓW DRUGI		Zderzenie pojazdów tylne	Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami		1	0	1
				Zderzenie pojazdów boczne	Nieprawidłowe wyprzedzanie		1	0	1
				Najechnanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		2	0	2
						Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	1	1	0

Projekt stałej organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej Nr 772 w ramach opracowania pn. „Wykonanie projektów stałej organizacji ruchu dla dróg wojewódzkich na terenie Województwa Małopolskiego –
- z podziałem na części: część nr 1 – droga wojewódzka nr 772”

	623,50	MIECHÓW		Zderzenie pojazdów boczne	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		1	0	1
	623,70	MIECHÓW		Zderzenie pojazdów tylne	Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami		1	0	1
	624,70	MIECHÓW		Najeżdżanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	0	1
	627,20	JAKSICE		Zderzenie pojazdów czołowe	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		1	0	2
	628,80	SZCZEPANOWICE		Inne	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	0	1
				Zderzenie pojazdów czołowe	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	0	1
				Zderzenie pojazdów czołowe	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		2	0	2
2021	654,20	MICHAŁOWICE	KRAKOWSKA	Najeżdżanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	0	1
				Zderzenie pojazdów czołowe	Nieprawidłowe wymijanie		1	0	1
	640,40	SŁOMNIKI	KRAKOWSKA	Najeżdżanie na barierę ochronną			1	0	1
	642,40	MŁOCICE		Najeżdżanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	0	1
			WARSZAWSKA	Najeżdżanie na pieszego	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	1	1	0
	655,70	WĘGRZCE	WARSZAWSKA	Inne	Zmęczenie, zaśnięcie		1	0	1
				Najeżdżanie na pieszego		Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	1	1	0
	657,30	WĘGRZCE	WARSZAWSKA	Najeżdżanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	0	1
	613,10	CISIA WOLA		Zderzenie pojazdów boczne	Zmęczenie, zaśnięcie		1	0	3
	623,00	MIECHÓW		Najeżdżanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	0	1
	621,20	STRZEŻÓW DRUGI		Najeżdżanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	1	0
				Zderzenie pojazdów czołowe	Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu		1	1	0
				Najeżdżanie na barierę ochronną	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	0	1
				Inne	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	0	2
	651,80	MICHAŁOWICE	KRAKOWSKA	Wywrócenie się pojazdu	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	0	1
	653,70	MICHAŁOWICE	KRAKOWSKA	Zderzenie pojazdów czołowe	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	0	1
2022	654,60	BOLEŃ	KRAKOWSKA	Wywrócenie się pojazdu	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	0	1
			WARSZAWSKA	Zderzenie	Nieustąpienie		1	1	1

				pojazdów boczne	pierwszeństwa przejazdu				
					Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		1	0	1
	657,30	WĘGRZCE	WARSZAWSKA	Najeżdżanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	0	1
				Wywrócenie się pojazdu	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	0	1
	610,60	KSIĄŻ WIELKI	RYNEK	Najeżdżanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	0	1
			RYNEK	Zderzenie pojazdów tylne	Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami		1	0	1
	622,60	MIECHÓW		Zderzenie pojazdów boczne	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		1	0	1
	627,80	JAKSICE		Najeżdżanie na drzewo	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	0	2
2023	638,50	SŁOMNIKI	TADEUSZA KOŚCIUSZKI	Najeżdżanie na pieszego		Nieostrożne wejście na jezdnię: przed jadącym pojazdem	1	0	1
	640,80	SŁOMNIKI	KRAKOWSKA	Najeżdżanie na pieszego		Leżenie, siedzenie, klęczenie, stanie na jezdni	1	1	0
	635,10	PRANDOCIN-IŁY		Zderzenie pojazdów czołowe	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		1	0	2
	643,00	MŁOCICE	MŁOCICE	Najeżdżanie na drzewo	Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu		1	1	0
	626,50	PORADÓW		Zderzenie pojazdów tylne	Niezachowanie bezp. odleg. między pojazdami		1	0	1
2024	638,40	SŁOMNIKI	KOŚCIUSZKI	Najeżdżanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych		1	0	1
	638,70	SŁOMNIKI	KOŚCIUSZKI	Najeżdżanie na pieszego	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem w innych okolicznościach		1	0	1
	655,10	BIBICE	WARSZAWSKA	Najeżdżanie na pieszego		Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	1	1	0
							1	0	1
	656,30	WĘGRZCE	WARSZAWSKA	Zderzenie pojazdów czołowe	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu		1	0	1
	622,10	MIECHÓW	WARSZAWSKA	Wywrócenie się pojazdu	Zmęczenie, zaśnięcie		1	0	2
	626,30	PORADÓW		Zderzenie pojazdów tylne			1	0	1

Wszystkie zdarzenia drogowe (wypadki i kolizje) w podziale na poszczególne lata analizy kształtowały się na następującym poziomie:

- 31 wypadków (6 ofiar śmiertelnych, 39 osób rannych) i 293 kolizji w roku 2020;
- 14 wypadków (6 ofiar śmiertelnych, 13 osób rannych) i 302 kolizji w roku 2021;
- 11 wypadków (1 ofiara śmiertelna, 12 osób rannych) i 269 kolizji w roku 2022;
- 5 wypadków (2 ofiary śmiertelne, 4 osoby rannych) i 203 kolizji w roku 2023;
- 7 wypadków (1 ofiara śmiertelna, 7 osób rannych) i 137 kolizja w roku 2024.

Analiza ilościowa zdarzeń drogowych na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej objętej niniejszym opracowaniem w kolejnych latach wskazuje tendencją spadkową w liczbie wypadków i kolizji a co za tym idzie liczbie ofiar śmiertelnych i rannych, co jest związane ze stopniowym oddawaniem do eksploatacji kolejnych odcinków drogi ekspresowej S7 co wiązało się ze znaczącą redukcją średniodobowego natężenia ruchu na analizowanym odcinku drogi.

Przedstawiona powyżej analiza wypadkowa pokazuje ilość zdarzeń drogowych z reguły dla starego odcinka drogi krajowej Nr 7 o zdecydowanie większym niż obecnie średniodobowym natężeniu ruchu. Po oddaniu całego odcinka drogi ekspresowej S7 na terenie województwa małopolskiego, w związku ze znacznej redukcji natężenia ruchu, potencjalny wpływ rozwiązań organizacji ruchu na zdarzenia drogowe należy analizować przy nowych, zmienionych warunkach ruchowych.

7. OGÓLNE WNIOSKI I ZALECENIA DO OPRACOWANIA PROJEKTU ZMIAN ORGANIZACJI RUCHU

Po pracach polegających na analizie materiałów i wytycznych przekazanych przez Zleceniodawcę oraz po dokonanej inwentaryzacji stanu istniejącego organizacji ruchu przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej Nr 772 objętego zakresem niniejszego opracowania przyjęto następujące korekty i uzupełnienia w zakresie zmian istniejącej organizacji ruchu:

- W opracowania założono nową lokalizację słupków hektometrowych i kilometrowych, którą wyznaczono w oparciu o system referencyjny stosowany przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie. Zaprojektowano nowe słupki kilometrowe i hektometrowe, na których opisano numer odcinka referencyjnego oraz odległość od danego punktu referencyjnego. Dotychczasowe istniejące słupki U-1, tj. słupki kilometrowe i hektometrowe ze starego przebiegu drogi krajowej Nr 7 zostały przedstawione na planach sytuacyjnych i przewidziane do likwidacji.
- W związku z przekwalifikowaniem odcinka drogi powiatowej Nr 1217K na drogę wojewódzką Nr 772 (Węzeł „Książ” – dotychczasowy odcinek DW Nr 772) zaprojektowano zmianę pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej Nr 772, drogi powiatowej Nr 1217 (przekwalifikowanego na drogę wojewódzką Nr 772) oraz starego odcinka drogi krajowej Nr 7 (przekwalifikowanego z kolei na drogę powiatową). Zmiana ma na celu nadanie pierwszeństwa przejazdu dla wlotów drogi wojewódzkiej Nr

772, która na przedmiotowym skrzyżowaniu będzie zmieniała kierunek. Zaprojektowano odpowiednie korekty oznakowania pionowego (w zakresie znaków A-6, A-7, D-1 i T-6) oraz oznakowania poziomego w zakresie linii P-4, P-7b, P-13 oraz P-21a. Dodatkowo na wlocie północnym starego przebiegu DK Nr 7 w związku z utratą przez ten wlot dotychczasowego pierwszeństwa przejazdu, zaprojektowano znak D-48 informujący o podporządkowaniu wlotu. Znak ten przewidziano jako tymczasowy, do usunięcia w ciągu 14 dni po wprowadzeniu nowej organizacji ruchu. Na wlotach głównych drogi wojewódzkiej zaprojektowano oznakowanie ostrzegawcze A-30 wraz z tabliczką o zmianie pierwszeństwa przejazdu. Ponadto na każdym z wlotów skrzyżowania zaprojektowano ograniczenie dopuszczalnej prędkości do 40km/h (zaprojektowano znaki B-33 60km/h i 40km/h). Dodatkowo w celu podkreślenia odgięcia toru jazdy na dojeździe do skrzyżowania po wlocie podporządkowanym na krawędzi powierzchni wyłączanej z ruchu zaprojektowano separator drogowy, na którym przewidziano tablice kierujące wąskie U-6d w rozstawie co 4,0m.

- W ramach opracowania dokonano wielu korekt i uzupełnień oznakowania kierunkowego, który było związane ze zmianą kategorii odcinka na drogę wojewódzką. Na węźle „Książ” uzupełniono tablice E-1, E-2b oraz E-3 o piktogramy znaku E-15b „772” przy miejscowości „Książ Wielki”. Założono maksymalne wykorzystanie istniejących tablic i zastosowanie odpowiednich wklejek. Niemniej w przypadku kilku tablic konieczna będzie ich wymiana. Na skrzyżowaniu kończącym przedmiotowy odcinek w zakresie oznakowanie kierunkowego zaprojektowano tablice E-2a. W ramach opracowania wprowadzono rozwiązania przebudowy skrzyżowania z drogą gminną Nr 140213K oraz jedną z łącznic drogi ekspresowej Nr 7 na skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Uwzględniając opinię UMiG Książ Wielki dokonano dodatkowej zmiany na przewidzianych tablicach E-1 wprowadzając miejscowość „Krzeszówka” w miejsce napisu „Strefa” wraz z piktogramem zakładu produkcyjnego”. Ponadto na wyjeździe z węzła „Książ” w kierunku miejscowości Wielka Wieś zaprojektowano tablice szlaku drogowego E-14 z odległościami do miejscowości kierunkowych, tj. Książa Wielkiego, Miechowa, Słomnik oraz Krakowa.
- Z uwagi na znaczącą redukcję natężenia ruchu na przedmiotowym odcinku drogi, kosztem istniejących pasów do wyprzedzania, zaprojektowano pasy do skrętu w lewo na dwóch skrzyżowaniach z drogą gminną Nr 140211K w miejscowości Książ Wielki (arkusz 9-10 opracowania) oraz z drogą gminną Nr 140197K w miejscowości Cisia Wola (13-14 opracowania). Przedmiotowa zmiana wynika z wniosku władz gminy Książ Wielki, który został zaakceptowany przez Zleceniodawcę. Zaprojektowano odpowiednie oznakowanie

pionowe i poziome, wprowadzono wyspy prefabrykowane kryjące oba pasy do skrótu w lewo oraz wprowadzono odpowiednie oznakowania poziome likwidujące krótkie pasy do wyprzedzania w rejonie proponowanych zmian.

- W ramach opracowania na całym odcinku dokonano znaczących korekt oznakowania kierunkowego, który było związane ze zmianą kategorii odcinka na drogę wojewódzką. Na każdej istniejącej tablicy E1, E-2a, E-3 konieczna była korekta miejscowości kierunkowej oraz numeru drogi. W ramach opracowania, zgodnie z zaleceniami Zamawiającego, ze względu na stan techniczny istniejących tablic, zaproponowano ich wymianę na nowe. Po uzgodnieniach z Zamawiającym jako miejscowości kierunkowe przejęto Książ Wielki, Miechów, Słomniki oraz Kraków. Wielkość czcionki projektowanych tablic E-2a w ciągu drogi wojewódzkich zaprojektowano na 162mm, natomiast na wlotach podporządkowanych dróg powiatowych i gminnych na 132mm.
- Zaprojektowano tablice kierunkowe E-13 z odległościami do miejscowości kierunkowych wymienionymi akapicie powyżej. Dodatkowo w rejonie skrzyżowań drogi wojewódzkiej Nr 772 z drogą ekspresową S7 oraz skrzyżowań z innymi drogami wojewódzkimi Nr 773 i 775, uzupełniono tabliczki E-15b z numerem drogi wojewódzkiej Nr 772.
- Sprawdzono status dróg podporządkowanych posiadających nawierzchnie utwardzoną, które krzyżują się z drogą wojewódzką Nr 772 (w oparciu o pisma Zarządców Dróg). W przypadku braku statusu drogi publicznej wlotu podporządkowanego (braku nadanego numeru) potraktowano go jako włączenie drogi wewnętrznej. Skorygowano oznakowanie takiego połączenia poprzez likwidację znaków pionowych A-6 lub D-1 na wlotach głównych drogi wojewódzkiej oraz A-7 lub B-20 na wlocie podporządkowanym oraz zaprojektowano na włączeniu dróg wewnętrznych znaków pionowych D-46 i D-47. Dodatkowo, w razie konieczności skorygowano oznakowanie poziome takiego połączenia przewidując do usunięcia znaki P-12, P-13 i P-4, a w ich miejsce projektując linię krawędziową P-7c.
- Oznakowanie pionowe na wlotach podporządkowanych (w przypadku istnienia znaku A-7) poddano analizie pod kątem spełnienia warunku braku przeszkód wpływających na ograniczenie widoczności w wyznaczonych polach widoczności (trójkątach widoczności) przy przybliżaniu się pojazdu do drogi z pierwszeństwem przejazdu. W przypadku istnienia ww. przeszkód ograniczających widoczność, skorygowano sposób podporządkowania ze znaków A-7 „ustąp pierwszeństwa przejazdu” na znaki B-20 „STOP”.
- Zweryfikowano i skorygowano (w przypadku nieprzepisowej odległości od miejsc niebezpiecznych) lokalizację znaków ostrzegawczych typu A-1, A-2, A-3, A-4 i A-6. Jako zasadę przyjęto umieszczenie znaków ostrzegawczych do 100m przy prędkości

dopuszczalnej poniżej 60km/h, 150m-200m przy prędkości dopuszczalnej do 70km/h oraz 250m-300m przy prędkości dopuszczalnej do 90km/h.

- Uzupełniono brakujące tablice F-6 na drodze wojewódzkiej, w przypadku istnienia ograniczeń tonażowych na drogach podporządkowanych. W przypadku istnienia tabliczek z włączeniami pojazdów spod ograniczenia tonażowego (zlokalizowane pod znakami B-5, lub B-18), takie same tabliczki zaprojektowano na tablicach F-6.
- Przeprowadzono analizę widoczności na łukach poziomych i pionowych w kontekście zastosowania odpowiedniego rodzaju linii segregacyjnej w oparciu o punktu 7.3 oraz 7.4 załącznika nr 2 do [6]. Na łukach, gdzie pojawiły się wątpliwości co do dostatecznej widoczności każdorazowo sprawdzono minimalne długości odcinka widoczności „W” na zastosowanie linii przerywanych. Dodatkowym kryterium zaprojektowania linii segregacyjnej było zastosowanie prawidłowego następstwa po sobie danych rodzajów linii segregacyjnych oraz minimalna długość linii w zależności od prędkości dopuszczalnej zgodnie z załącznikiem nr 2 do [6]. Powyższa analiza wykazała poprawność istniejącej linii segregacyjnej na całej długości odcinka objętego niniejszym opracowaniem.
- Sprawdzono i uzupełniono oznakowanie w zakresie zarządzania prędkością poza terenami zabudowanymi, w szczególności w rejonach dojazdów, skrzyżowań, przejść dla pieszych oraz łuków poziomych i pionowych o niewystarczających parametrach do obowiązującej prędkości dopuszczalnej.
- Na całym odcinku drogi wojewódzkiej sprawdzono i uzupełniono istniejące oznakowanie pionowe ostrzegawcze o odcinkach migracji dzikiej zwierzyny w oparciu o pisma Nadleśnictwa Miechów i otrzymanych uzyskanych pism z Kół Łowieckich. Odcinki o migracji dzikiej zwierzyny oznakowano znakami A-18b z właściwymi tabliczkami T-2 oraz T-3. Odległość znaku ostrzegawczego z tabliczką T-2 od miejsca niebezpiecznego dostosowano do prędkości dopuszczalnej na drodze.
- Uzupełniono na analizowanym ciągu drogi wojewódzkiej brakujące tablice z granicami gmin F-3b celem przekazania dodatkowej informacji kierującym pojazdami o wjeździe do innej gminy.
- W zakresie linii krawędziowych w kilku przypadkach przerwano linię ciągłą P-7b linią P-7a na wysokości zjazdów celem dopuszczenia do nich ruchu z drogi wojewódzkiej.
- W zakresie oznakowanie poziomego wlotów podporządkowanych, w przypadku braku minimalnej szerokości wlotu podporządkowanego na zastosowanie 20m linii P-4, w ramach opracowania istniejące linie zatrzymań P-12 lub P-13, a także towarzyszące im krótkie linie

P-4 na wlotach podporządkowanych przewidziano do likwidacji, a w ich miejsce zaprojektowano linię P-7a na krawędzi drogi wojewódzkiej.

Wszystkie elementy aktualizacji projektu organizacji ruchu jakie zostały zaproponowane na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej Nr 772 przedstawiono w części graficznej niniejszego opracowania na załączonych arkuszach w skali 1:500 lub skali 1:1000, na arkuszach nr 1-190B.

8. OPINIE - ODNIESIENIA

8.1. Odcinek podstawowy – Odniesienia do uwag

➤ Komenda Wojewódzka Policji we Krakowie – pismo znak: AR.5321.1696.2025.MM z dnia 19.09.2025. r.

- 1. Legenda zostanie uzupełniona o kolorystykę i symbole zastosowane w opracowaniu.
- 2. W opracowaniu uzupełniono oznakowanie o migracji dzikiej zwierzyny w oparciu o szacunkowe dane uzyskane z części Kół Łowieckich oraz w oparciu o stan istniejący przedmiotowego opracowania.
- 3. Uwaga wprowadzona. Przeanalizowano oznakowanie wlotów podporządkowanych pod kątem szerokości i możliwości zastosowanie minimum 20m P-4. Dokonano odpowiednich korekt.
- 4. Uwaga nie wprowadzona. Pozostawiono tablice U-6 na wyspach przy przejściach dla pieszych tak jak w stanie istniejącym.
- 5. Sprawdzono wzajemną odległość pomiędzy znakami. W razie potrzeby przedstawiono oznakowanie.
- 6. Uwaga wprowadzona. Sprawdzono braki w kilometrażach znaków pionowych. Uzupełniono i skorygowano ewentualne błędy i nieścisłości.
- 7. Uwaga przeanalizowana. W miarę możliwości przedstawiono znaki B-20 bliżej krawędzi drogi wojewódzkiej na skrzyżowaniach z drogami publicznymi.
- 8. Uwaga wprowadzona. Znaki D-46 zlokalizowano po prawej stronie jezdni. Skorygowano ewentualne zaprojektowanie po drugiej stronie.
- 9. Uwaga wprowadzona. Uzupełniono słupki krawędziowe U-2 przy skrzyżowaniach.
- 10. Uwaga wprowadzona. Uporządkowano znaki F-10 na pasach do wyprzedzania.
- 11. (rys.2) – Zaprojektowano ograniczenie prędkości tylko do skrzyżowania. Nie ma potrzeby takiego samego ograniczenia w kierunku przeciwnym.
- 12. (rys.5) – Znak D-18 wprowadzony do opracowania omyłkowo. Znak usunięto z projektu.
- 13. (rys.6,7) – W obu przypadkach pozostawiono oznakowanie P-12 na jednokierunkowych wlotach podporządkowanych.

- 14. (rys.6,21) – Uwaga wprowadzona. Linie P-14 przewidziano do wytarcia.
- 15. (rys.7) – Ul. Klasztorna jest poza zakresem opracowania. Ponadto jest jednokierunkowa od ul. Rynek. Brak konieczności oznakowania skrzyżowania.
- 16. (rys.7,8) – Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano znaki C-5.
- 17. (rys.7,8) – Uwaga wprowadzona. Zmieniono lokalizację znaków D-42 i D-43 bliżej zabudowy m. Książ Wielki.
- 18. Uwaga przeanalizowana. Sprawdzono odległości na tablicach E-13. Skorygowano błędy.
- 19. (rys.10) – Uwaga wprowadzona. Usunięto tabliczki T-2 pod znakami F-15 na całym opracowaniu. Sprawdzono lokalizację znaków F-15 na pasach do wyprzedzania, aby były zgodne z zasadami określonymi w Rozporządzeniu.
- 20. (rys.10,15,30) – Uwaga wprowadzona. Skorygowano strzałki P-8 na wskazanych skrzyżowaniach, wraz z korektą znaków F-10.
- 21. (rys.11,130) – Strzałki P-9b były niedokładnie odwzorowane ze stanu istniejącego. Skorygowano opracowanie w tym zakresie.
- 22. (rys.12) – Uwaga nie wprowadzona. Włot zwirowy nie stanowi pełnoprawnego wlotu skrzyżowania. Nie wprowadzono wnioskowanych korekt.
- 23. (rys.13,14) – Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano brakujące znaki E-4 „Podbrzezie” z drugiego kierunku.
- 24. (rys.15,16) – Uwaga wprowadzona. Usunięto z opracowania niepotrzebnie zdublowany projektowany znak pionowy A-6c.
- 25. (rys.16,19,25,28) – Uwaga przeanalizowana. Zaprojektowano znaki D-46 i D-47 na wjeździe na drogę do obsługi terenów przyległych.
- 26. (rys.19,20) – Uwaga przeanalizowana. Znaki B-25 w istocie nie są zasadne. Przedstawiono do likwidacji.
- 27. (rys.20) – Uwaga wprowadzona. Zlikwidowano znak F-10 a strzałki P-8a przewidziano do wytarcia.
- 28. (rys.21,22,34,44,53,75,98,100,106,123,138,144,148) – Uwaga wprowadzona. Każdorazowo zaprojektowano D-6 i tablice fluorescencyjne na przejściach dla pieszych jako dwustronne.
- 29. (rys.23) – Uwaga przeanalizowana. Znak B-1 z tabliczką tekstową zakazuje wjazdu wszystkim pojazdom na ślepy odcinek drogi do obsługi terenów przyległych (kończy się chodnikiem). W opinii Projektanta znaki powinny pozostać w istniejącej lokalizacji. Do decyzji przy zatwierdzeniu projektu.
- 30. (rys.6,7) – Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano znaki D-3 i B-2 na wjeździe i wyjeździe z parkingu.
- 31. (rys.30) – Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano wyspę kanalizującą z odpowiednim oznakowaniem pionowym i poziomym.
- 32. (rys. 33) – Uwaga wprowadzona. Strzałki P-8a przewidziano do likwidacji.
- 33. (rys. 39) – Uwaga wprowadzona. Treść tablic została ujednolicona.
- 34. (rys. 42,43,55,56) – Uwaga wprowadzona. Skorygowano treść tablic E-2a.

- 35. (rys. 45) – Uwaga wprowadzona. Skorygowano lokalizację znaku pionowego B-33 (70km/h).
- 36. (rys. 47,48,49) – Uwaga wprowadzona. Skorygowano treść tablic E-2a.
- 37. (rys.50) – Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano linię P-7a na zjeździe.
- 38. (rys.55) – Uwaga nie wprowadzona. Dlaczego, wobec znacznie mniejszego natężenia ruchu ogranicza się dostępność drogi na skrzyżowaniu? Pozostawiono pierwotne rozwiązanie z likwidacją znaku B-21 i umożliwieniu relacji w lewo z D Nr 772 w ul. Spacerową – do decyzji Zatwierdzającego
- 39. (rys.55,66A,145) – Uwaga wprowadzona (poza arkuszem 66A). Znaki D-42 i D-43 zlokalizowano w jednym przekroju. Na arkuszu 66A nie zmieniono z uwagi, że jest to część węzła zarządzanego przez GDDKiA – poza zakresem opracowania.
- 40. (rys.63) – Uwaga wprowadzona. Wprowadzono znak B-33 50km bezpośrednio za skrzyżowaniem obejmując przedmiotowym ograniczeniem zatokę autobusową i przejście dla pieszych.
- 41. (rys.64) – Uwaga wprowadzona. Tu jest możliwość zaprojektowania znaku B-33 zaraz za skrzyżowania.
- 42. (rys.65-66B) – Faktycznie w stanie istniejącym jest sprzeczność. To jest węzeł, gdzie ruchem zarządza GDDKiA. W opracowaniu odwzorowano jedynie stan istniejący oznakowania, bez korekty tej oczywistej sprzeczności.
- 43. (rys.66B, 68) – Uwaga wprowadzona. Skorygowano błędy inwentaryzacji w zakresie nazw miejscowości na tablicach E-1.
- 44. (rys.68) – Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano znaki C-5 na dojeździe do zjazdu wraz z tabliczkami tekstowymi.
- 45. (rys.82) – Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano znak B-33 (70km/h) zaraz za skrzyżowaniem.
- 46. (rys.83,86) – Uwaga przeanalizowana. Połączenie DP Nr 2162K z drogą asfaltową jest poza zakresem opracowania. Połączenie DW Nr 772 z drogą o nawierzchni asfaltowej oznakowano jako włączenie drogi wewnętrznej i oznakowano znakami pionowymi D-46 i D-47.
- 47. (rys.86,93A,94,131,132) – Uwaga przeanalizowana. Uzupełniono i skorygowano ewentualne błędy i nieścisłości dotyczące zinwentaryzowanego oznakowania.
- 48. (rys.87) – Uwaga wprowadzona. Przeniesiono istniejący znak C-7.
- 49. (rys.93) – Uwaga przeanalizowana. Skorygowano oznakowanie poziome dla zjazdu w km 1+466, odc. 190 oraz km 1+482, odc. 190
- 50. (rys.93A, 94) – Uwaga niewprowadzona. Pozostawiono w stanie istniejącym – poza zakresem opracowania w gestii zarządu dróg powiatu krakowskiego.
- 51. (rys.93A) – Uwaga wprowadzona. Zlikwidowano linię P-7a na przedłużeniu linii P-12 na wlocie prowadzącym w kierunku miejscowości Przestańsko (po korekcie Kacice)
- 52. (rys.93A) – Uwaga niewprowadzona. Pozostawiono w stanie istniejącym – poza zakresem opracowania w gestii zarządu dróg powiatu krakowskiego.
- 53. (rys.95) – Uwaga wprowadzona. Znak B-33 „70” ustawiono w odległości 20m od znaku D-43.
- 54. (rys.100) – Uwaga wprowadzona. Pozostawiono istniejące oznakowanie poziome na ul. Batorego.
- 55. (rys.101) – Uwaga wprowadzona. Zlikwidowano znak F-6.
- 56. (rys.101) – Uwaga wprowadzona. Znaki D-6 zlokalizowane w ciągu ul. Rynek ustawiono do 0,5m od krawędzi przejścia.
- 57. (rys.101) – Uwaga wprowadzona. Wydłużono linię P-4 do długości 20m.
- 58. (rys.101) – Uwaga wprowadzona. Słupki U-2 zastosowano po obu stronach wlotów podporządkowanych.
- 59. (rys.101) – Uwaga wprowadzona. Skorygowano oznakowanie poziome dla wlotu jednokierunkowego (ul. Lelewela).
- 60. (rys.101,101a) – Uwaga wprowadzona. Zlikwidowano znaki B-33 (50 km/h) w obszarze zabudowanym.
- 61. (rys.103) – Uwaga przeanalizowana. Zlikwidowano przejście dla pieszych na ul. Słowackiego (DP Nr 2197K).
- 62. (rys.103, 125, 126, 136, 137, 139, 143, 153) – Uwaga wprowadzona. Znaki D-1 ustawiono na jednym słupku z F-6 do 50 m od skrzyżowania.
- 63. (rys.105) – Uwaga przeanalizowana. Skorygowano znak U-9b opisany na planie sytuacyjnym jako U-9a.
- 64. (rys.107) – Uwaga wprowadzona. Istniejący znak C-5 zastąpiono znakiem C-6.
- 65. (rys.108) – Uwaga wprowadzona. Zastosowano 20m linii P-4 za skrzyżowaniem z drogą gminną bez numeru w kierunku Centrum Słomnik.
- 66. (rys.113) – Uwaga przeanalizowana. Zweryfikowano odległość na znaku F-5. W stanie istniejącym istnieją znaki B-18 na obiekcie mostowym w miejscowości Iwanowice Włosciańskie.
- 67. (rys.113) – Uwaga wprowadzona. Na znaku E-2a skorygowano kierunek „Warszawa” i zastąpiono go kierunkiem „Słomniki”.
- 68. (rys.113,114) – Uwaga przeanalizowana. Uporządkowano oznakowanie.
- 69. (rys.113,114) – Uwaga nie wprowadzona. Pozostawiono strzałki P-8f z uwagi na wlot skrzyżowania DG Nr 601778K.
- 70. (rys.124) – Uwaga niewprowadzona. Znaki T-6 przedstawiają rzeczywisty układ dróg.
- 71. (rys. 134) – Uwaga wprowadzona. Skorygowano tablice F-6.
- 72. (rys. 134) – Uwaga wprowadzona. Skorygowano tablice F-6 i dodano wlot ul. Akacyjowej.
- 73. (rys. 134) – Uwaga wprowadzona. Zastosowano znaki T-6 pod znakami D-1 i B-20.
- 74. (rys.137,149) – Uwaga wprowadzona. Na znaku E-2a skorygowano kierunek „Warszawa” i zastąpiono go kierunkiem „Słomniki”.

- 75. (rys. 139) – Uwaga przeanalizowana. Skorygowano szerokość linii P-10 do 2,5m. Wykonanie dedykowanego oświetlenia przejścia dla pieszych należy wykonać w ramach odrębnego opracowania.
- 76. (rys.140,149) – Uwaga niewprowadzona. Konieczne jest ustalenie pomiędzy zarządcami dróg w sprawie tabliczki T-0 pod znakami B-18.
- 77. (rys.142) – Uwaga wprowadzona. Powtórzono znaki D-46/D-47 na wyjeździe z parkingu.
- 78. (rys.149,150) – Uwaga przeanalizowana. Ograniczono długości dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo.
- 79. (rys.157) – Uwaga przeanalizowana. Wprowadzono rozwiązania projektu RDW Jakubowice.
- 80. (rys.164) – Uwaga wprowadzona. Skorygowano kierunek do miejscowości Prusy na znaku E-2a.
- 81. (rys. 165,166) – Uwaga wprowadzona. Zlikwidowano linię P-7a na przedłużeniu linii P-12 na wlocie ul. Galicyjskiej oraz ul. E1.
- 82. (rys. 167-172) – Uwaga niewprowadzona. Rejon węzła jest w zarządzie GDDKiA Kraków. Na węźle przedstawiono istniejące oznakowanie pionowe i poziome.
- Starosta Miechowski – pismo znak: KTID.7126.18.02.2025 z dnia 22.09.2025 r.
 - Odniesienia do uwag ZDP Miechów, KPP Miechów, UMiG Miechów oraz UMiG Książ Wielki przedstawiono poniżej.
- Starosta Krakowski – pismo znak: BRD/6110-01-019/25.MS z dnia 15.09.2025 r.
 - Ad.2 – Podstawa prawna opracowania zostanie uaktualniona.
 - Ad.3 – Uwaga przeanalizowana. Sprawdzono poprawność tabliczek z napisem STOP przed znakami B-20.
 - Ad.4 – Uwaga wprowadzona. Wprowadzono oznakowanie dróg wewnętrznych zgodnie z wymienionymi ulicami:
 - Rys 130 ul. Zbożowa
 - Rys 131 ul. Pod Gwiazdami
 - Rys 143 ul. Marglowa
 - Rys 153 ul. Bukowa, ul. Warszawska
 - Ad. 5 – Uwaga wprowadzona. Na rys. 140,140A,141 skorygowano nazwę drogi powiatowej (ul. Jana Pawła II)
- Zarząd Dróg Powiatowych w Miechowie – pismo znak: SDiM.430.10.2025.MK z dnia 25.08.2025 r.
 - (Ark Nr 6) – Uwaga wprowadzona. Pozostawiono istniejące oznakowania B-20 na włączeniu drogi powiatowej Nr 1194K.
 - (Ark Nr 6) – Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano tablicę E-2a na wlocie drogi powiatowej Nr 1194K.
- (Ark Nr 7) – Uwaga wprowadzona. Zlikwidowano znak pionowy B-18 (6t) z wlotu drogi powiatowej Nr 1194K. Skorygowano istniejące tablice F-6.
- (Ark Nr 30) – Uwaga wprowadzona. Zlikwidowano znak pionowy B-18 (6t) z wlotu drogi powiatowej Nr 1190K. Odstąpiono od projektowania tablic F-6 na wlotach drogi wojewódzkiej.
- (Ark Nr 32-33) – Uwaga wprowadzona. Zlikwidowano znak pionowy B-18 (6t) z wlotu drogi powiatowej Nr 1189K. Odstąpiono od projektowania tablic F-6 na wlotach drogi wojewódzkiej.
- (Ark Nr 65-66) – Uwaga nie wprowadzona. Faktycznie w stanie istniejącym jest sprzeczność. To jest węzeł, gdzie ruchem zarządza GDDKiA. W opracowaniu odwzorowano jedynie stan istniejący oznakowania, bez korekty tej oczywistej sprzeczności.
- (Ark Nr 65-66) – Uwaga nie wprowadzona. To jest węzeł, gdzie ruchem zarządza GDDKiA. W opracowaniu odwzorowano jedynie stan istniejący oznakowania, bez żadnych korekt. Zmianą konstrukcji tablicy powinien zająć się organ zarządzający ruchem na węźle Szczepanowice, czyli GDDKiA Oddział Kraków.
- (Ark Nr 68) – Uwaga wprowadzona. Skorygowano inwentaryzację tablicy E-1 w zakresie błędnej nazwy miejscowości.
- Opracowanie docelowo będzie obejmować również odcinek od węzła drogi ekspresowej S7 (Zlecniodawca złożył dyspozycję opracowania PSOR również na tym odcinku).
- Urząd Miasta i Gminy Książ Wielki – pismo znak: IN.7221.24.2025.TR z dnia 15.09.2025 r.
 - 1. Natężenie Ruchu na DW Nr 772 jest aktualnie badane w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2025. Brak konkretów w przedmiotowej uwadze. Projektant stoi na stanowisku poprawności rozwiązań na skrzyżowaniach z drogami niższych kategorii.
 - 2. Przejezdności w miejscach projektowanych wysp prefabrykowanych każdorazowo została spełniona dla pojazdów normatywnych (pojazd ciężarowy – smieciarka).
 - 3. Doświetlenie wszystkich przejść dla pieszych ciągu DW Nr 772 (wraz ze strefą oczekiwania) powinno funkcjonować. Ewentualne braki w tym zakresie powinny być uzupełniane w ramach odrębnych zadań inwestycyjnych.
 - 4. Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano tabliczki tekstowe pod ograniczeniami tonażowymi.
 - 5. Uwaga wprowadzona. Odstąpiono od projektowania powierzchni wyłączanej z ruchu w rejonie skrzyżowania DW Nr 772 z DG Nr 140229K.
 - 6. Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano znaki F-6 w rejonie przedmiotowego skrzyżowania.
 - 7. Uwaga wprowadzona. Odstąpiono od projektowania powierzchni wyłączanej z ruchu w rejonie skrzyżowania DW Nr 772 z DG Nr 140236K.

- 8. Uwaga wprowadzona. Wlot drogi żwirowej, zgodnie z sugestią gminy przedstawiono jako asfaltowy i oznakowano jak wlot skrzyżowania wraz z zaprojektowaniem tablicy E-4 na miejscowość Częstoszowice.
- 9. Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano znak D-4a, w widocznym miejscu, blisko krawędzi drogi wojewódzkiej. Wobec powyższego dodatkowe znaki D-4b i D-4c na wlotach drogi wojewódzkiej są zbędne.
- 10. Uwaga wprowadzona. Po dodatkowej konsultacji telefonicznej z przedstawicielem UMiG Książ Wielki, odstąpiono od zaprojektowania prefabrykowanej wyspy azylu w km 0+337-0+341, odc.020.
- 11. Z uwagi na brak infrastruktury (łączniki z istniejącym chodnikiem, brak wystarczającej szerokości wyspy azylu, brak lamp oświetlenia) nie zaprojektowano przejścia dla pieszych w proponowanej przez gminę lokalizacji.

➤ Urząd Miasta i Gminy Miechów – pismo znak: IN.7221.24.2025.TR z dnia 15.09.2025 r.

- (rys. 31) Wskazany wlot jest drogą o nawierzchni gruntowej. Nie wprowadzono oznakowania D-46 i D-47.
- (rys. 35) Zaprojektowano zgodnie z uwagą znak B-5 wraz z tabliczką. Dodatkowo zaprojektowano znaki F-6 na drodze wojewódzkiej.
- (rys.46) Uzupełniono brakującą strzałkę na tablicy E-2a.
- (rys.55) Uwaga nie wprowadzona. Dlaczego, wobec znacznie mniejszego natężenia ruchu ogranicza się dostępność drogi na skrzyżowaniu? Pozostawiono pierwotne rozwiązanie z likwidacją znaku B-21 i umożliwieniu relacji w lewo z DW Nr 772 w ul. Spacerową. Do decyzji Zatwierdzającego.
- (rys. 58) Wskazany wlot jest drogą o nawierzchni gruntowej. Nie wprowadzono oznakowania D-46 i D-47.
- (rys. 62) Wskazany wlot jest drogą o nawierzchni żwirowej. Nie wprowadzono oznakowania D-46 i D-47.
- (rys.66B) Skorygowano źle zinwentaryzowaną nazwę miejscowości na tablicy E-1.
- (rys.68) Skorygowano źle zinwentaryzowaną nazwę miejscowości na tablicy E-1.
- Pisma mieszkańców i interpelacje:
 - Pismo mieszkańców w sprawie wprowadzenia zmian na odcinku DW 772 od skrzyżowania z ul. Piłsudskiego do skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1209K do m. Poradów. Można wprowadzić ograniczenie prędkości na tym odcinku do 70kmh oraz do 60kjm/h w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową. Brak zasadności wyznaczenie przystanków (klika zabudowań, brak generatorów ruchu pieszego, brak infrastruktury i oświetlenia). W kwestii budowy chodnika wniosek jest zasadny, ale poza zakresem opracowania PSOR.
 - Pismo mieszkańców w sprawie wprowadzenia pasa do lewoskrętu z DW Nr 772 w drogą powiatową Nr 1209K do m. Poradów. Wniosek jest zasadny, ale niemożliwy do wprowadzenia tylko projektem organizacji ruchu. Konieczna jest budowa chodnika dla pieszych (lewoskręt lub przejście dla pieszych w wyspach azylu zabierze pobocze asfaltowe, po którym poruszają się piesi). W

sprawę przejścia dla pieszych konieczne jest również oświetlenie strefy skrzyżowania i samego przejścia.

- Interpelacja Radego Rady Miejskiej w Miechowie w sprawie utworzenia lewoskrętu z drogi wojewódzkiej Nr 7723 do drogi powiatowej Nr 1205K. Wniosek jest zasadny, choćby w zakresie umożliwienia relacji w lewo do drogi powiatowej. Podobnie jak w powyższych przypadkach wychodzi poza zakres projektu stałej organizacji ruchu (konieczna byłaby przebudowa skrzyżowania polegająca na likwidacji brukowanej wyspy środkowej, która uniemożliwia relację w lewo z drogi wojewódzkiej z drogą powiatową.

➤ Burmistrz Gminy Słomniki – pismo znak: RliR.7223.39.2025 z dnia 19.09.2025 r.

- Ad.1 – Uwaga wprowadzona. Skorygowano lokalizację granicy miejscowości Orłów i Wężeń. Przetawiono tablice E-17a i E-18a zgodni z uwagą.
- Ad.2 – Uwaga wprowadzona. Skorygowano treść tablic E-2a na wlotach drogi wojewódzkiej. Usunięto z tablicy nazwy „Wężeń Dolny” i „Wężeń Górny” a wprowadzono jedynie kierunek „Prandocin-Iły” dla drogi powiatowej (zgodnie z wykazem przebiegu DP Nr 2162K).
- Ad.3 – Uwaga wprowadzona. Na znakach E-2a w km 1+535 odc. 190, km 0+127 odc. 200 oraz na DP Nr 2141K zaprojektowano wklejkę ze zmianą nazwy miejscowości „Prześcisko” na „Kacice”.
- Ad.4 – Uwaga wprowadzona. Skorygowano lokalizację znaków E-17a, E-18a na granicę miejscowości „Prandocin-Wysiołek”.
- Ad.5 – Uwaga wprowadzona. Skorygowano lokalizację znaków E-17a, E-18a na granicę miejscowości „Januszowice” oraz „Prandocin-Wysiołek”.
- Ad.6 – Uwaga wprowadzona. Skorygowano lokalizację znaków E-17a, E-18a na granicę miejscowości „Słomniki”.
- Ad.7 – Uwaga wprowadzona. W km 1+079 odc. 250 zastosowano linie P-1e dla zjazdu.

➤ Wójt z Gminy Iwanowice – pismo znak: IGKR.7221.3.5.2025.MKOl z dnia 01.09.2025 r.

- Brak uwag.

➤ Wójt z Gminy Iwanowice – pismo znak IGKR.7221.3.8.2025.MK z dnia 16.09.2025 r.

- Ad.1 – Uwaga niewprowadzona. Wykonanie podświetlonego oznakowania lub wykonanie dedykowanego oświetlenia przejścia dla pieszych powinno być wykonane na podstawie odrębnego opracowania.

➤ Gmina Michałowice – pismo znak: IK.7221.09.2025.SH z dnia 25.09.2025 r.

- Ad.1 – Uwaga wprowadzona. Skorygowano lokalizację znaków E-17a, E-18a na granicę miejscowości „Wilczkowice” i „Zerwana”.

➤ Wójt Gminy Zielonki – pismo znak: DK.7723.134.2025.JS z dnia 22.09.2025 r.

- Ad.1 – (Arkusz nr 152) Uwaga wprowadzona. Zmieniono znaki początek/koniec drogi wewnętrznej na początek/koniec strefy ruchu.
- Ad.2 – (Arkusz nr 153) Uwaga niewprowadzona. Szerokość ul. Jana Matejki w Boleniu ma szerokość mniejszą niż 6,0 m, wobec czego nie stosuje się oznakowania poziomego P-12 tylko P-7a.
- Ad.3 – (Arkusz nr 157)
 - a) Uwaga wprowadzona. Zmieniono znaki początek/koniec drogi wewnętrznej na początek/koniec strefy ruchu na ul. Olsztyńskiej w Bibicach
 - b) Uwaga wprowadzona.
- Ad.4 – (Arkusz nr 161) Uwaga niewprowadzona. Zarządca drogi powiatowej ZDPK nie wskazał konieczności zlikwidowania ograniczenia tonażu „15t” na ul. Tadeusza Kościuszki w Bibicach (DP Nr 2158K).
- Ad.5 – (Arkusz nr 162)
 - a) Uwaga wprowadzona. Zmieniono znaki początek/koniec drogi wewnętrznej na początek/koniec strefy ruchu na ul. Osiedle Węgrzce.
 - b) Uwaga niewprowadzona. Zarządca drogi powiatowej ZDPK nie wskazał konieczności zlikwidowania ograniczenia tonażu „15t” na ul. Tadeusza Kościuszki w Bibicach (DP Nr 2158K).
- Ad.6 – (Arkusz nr 162A) Uwaga niewprowadzona. Zarządca drogi powiatowej ZDPK nie wskazał konieczności zlikwidowania ograniczenia tonażu „15t” na ul. Tadeusza Kościuszki w Bibicach (DP Nr 2158K).

8.2. Odcinek opcjonalny – Odniesienia do uwag

- Komenda Wojewódzka Policji we Krakowie – pismo znak: AR.5321.2183.2025.MM z dnia 12.11.2025. r.
 - 1. Uwaga przeanalizowana. Wykonano dodatkowe pomiary szerokości przekroju poprzecznego odcinka (w szczególności na jego początkowym przebiegu: Węzeł Książ – skrzyżowanie z DP Nr 1214K). Pomiar wykazał osiągnięcie wartości 5,80m. W związku z czym na całym odcinku ostatecznie zaprojektowano linie segregacyjną.
 - 2. Wykonano szczegółową analizę zaprojektowanej linii segregacyjnej łupkach poziomych i pionowych w kontekście zastosowania odpowiedniego rodzaju linii segregacyjnej w oparciu o punktu 7.3 oraz 7.4 załącznika nr 2 Rozporządzenia.
 - 3. Uwaga wprowadzona. Uzupełniono oznakowanie pionowe o niebezpiecznych łukach w postaci znaków A-1/A-2.
 - 4. W opracowaniu uzupełniono oznakowanie o migracji dzikiej zwierzyny w oparciu o szacunkowe dane uzyskane z części Kół Łowieckich oraz w oparciu o stan istniejący przedmiotowego opracowania.
 - 5. Legenda zostanie uzupełniona o kolorystykę i symbole zastosowane w opracowaniu.

- 6. Uwaga wprowadzona. Skorygowano błędną nazwę węzła Książ w opisie technicznym.
- 7. Uwaga przeanalizowana. Sprawdzono warunki wzajemnej odległości znaków pionowych.
- 8. Uwaga przeanalizowana. Znaki pionowe powinny być zlokalizowane od krawędzi jezdni w odległości zgodnej z Rozporządzeniem.
- 9. Uwaga wprowadzona. Znaki E-17a i E-18a zaprojektowano w granicach administracyjnych miejscowości.
- 10. Uwaga wprowadzona. W opracowaniu przedstawiono punktu oświetlenia ulicznego zgodnie z legendą.
- 11. Uwaga wprowadzona częściowo. Zaprojektowano piktogramy E-15b na projektowanych tablicach E-1 na budowanym rondzie. Pozostawiono piktogramy E-1 na obydwu tablicach E-1 na drodze ekspresowej z uwagi na to, że wprowadzenie ich przed nazwą „Książ Wielki” spowoduje konieczność wymiany całych tablic.
- 12. Uwaga nie wprowadzona. Zakaz ruchu pieszego na jezdni ze stron drogi wojewódzkiej jest wprowadzony po obu stronach węzła. Nie można go zlikwidować z jednej strony węzła a z drugiej strony zostawić.
- 13. Uwaga nie wprowadzona. Zgodnie z zapisami Rozporządzenia (załącznik nr 1, pkt. 2.2.14) znaki A-12a-A-12c stosuje się przy zawężeniu jezdni o więcej niż 0,2m oraz jeżeli szerokość zwężonego odcinka wynosi mniej niż 5,5m. Ten drugi warunek nie występuje, w związku z czym nie zaprojektowano znaków A-12a.
- 14. Uwaga przeanalizowana. Wspólny ciąg dla pieszych i rowerzystów jest zlokalizowany wzdłuż drogi powiatowej. Brak jest zidentyfikowanych i oznakowanych tras rowerowych. Wobec powyższego i braku kumulacji ruchu rowerowego, brak jest podstaw do stosowania znaków A-24 na drodze wojewódzkiej na dojeździe do skrzyżowania z drogą powiatową Nr 1241K.
- 15. Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano linię P-7c na wysokości linii przystankowych P-17.
- 16. Uwaga nie wprowadzona. Wątpliwe jest stosowanie ograniczenia prędkości na długości 10m.
- 17. Uwaga przeanalizowana. Pozostawiono treść tabliczki. Zarząd Dróg powiatowych w Miechowie (zarządca drogi) nie zgłosił uwag w zakresie zmiany treści tabliczki. Zmiana treści tabliczki pod znakiem B-18 powinna być ustalona pomiędzy zarządcą drogi i odpowiednimi służbami.
- 18. Uwaga wprowadzona. Oznakowano wlot drogi do obsługi terenów przyległych jako wlot drogi wewnętrznej.
- 19. Uwaga przeanalizowana. W opinii Projektanta znaki kategorii B (w tym zastosowane ograniczenia prędkości są poprawne).
- 20. Uwaga przeanalizowana. Pozostawiono tablicę U-3d w pierwotnej lokalizacji.
- 21. Uwaga wprowadzona. Ujednolicono oznakowanie kierunkowe w zakresie tablic E-2a, E-3 i E-4.
- 22. Uwaga wprowadzona. Zaprojektowano znaki A-30 z tabliczkami o zmianie pierwszeństwa przejazdu na wlotach drogi wojewódzkiej.

- 23 Uwaga nie wprowadzona. Tu mamy do czynienia ze skrzyżowaniem o łamanym pierwszeństwie jazdy, a nie niebezpiecznym łukiem. Zaprojektowane tabliczki T-6 pod znakami D-1 oraz tablice kierujące U-3c i U-3d zdaniem projektanta są wystarczające.
- 24. Uwaga wprowadzona. Zmieniono lokalizację tablicy kierującej U-3c na przedłużeniu osi wlotu drogi wojewódzkiej od strony węzła.
- 25. Uwaga nie wprowadzona. Zaprojektowana linie P-7a na krawędzi drogi wojewódzkiej na wysokości wlotu podporządkowanego stanowi element prowadzący przez skrzyżowanie po łuku.
- 26. Uwaga przeanalizowana. Separatory wraz z tablicami U-6d mają na cel podkreślenia odgięcia toru jazdy na wlocie skrzyżowania i zapobiegać przejazdowi powierzchni wyłączanej z ruchu i jazdy na wprost z wlotu podporządkowanego. Lokalizacja separatora nie powinna naruszać poziomej skrajni drogowej (lico separatora w odległości min. 0,5m od zewnętrznego lica linii P-7b).
- 27. Uwaga przeanalizowana. W świetle zastosowanego oznakowania poziomego, pionowego i urządzeń brd na skrzyżowaniu, zastosowane znaków ostrzegawczych na tymczasowej tablicy D-48 nie wydaje się konieczne.
- 28. Uwaga przeanalizowana. Zarządca drogi gminnej, tj. UMiG Książ Wielki w swojej opinii dotyczącej odcinka podstawowego nie negował znaku B-18 oraz wskazał konkretną treść tabliczki pod przedmiotowymi znakami.
- 29. Uwaga przeanalizowana. Odniesienia jak w pkt. 28.

➤ Starosta Miechowski – pismo znak: 7126.25.02.2025 z dnia 03.12.2025 r

- Odniesienia do uwag ZDP Miechów i UMiG Książ Wielki przedstawiono poniżej.

➤ Zarząd Dróg Powiatowych w Miechowie – pismo znak: SDiM.430.15.2025.MK z dnia 07.11.2025 r.

- Uwaga wprowadzona. Uzupełniono częściowo oznakowanie kierunkowe skrzyżowania drogi wojewódzkiej (przekwalifikowanej z drogi powiatowej Nr 1217K) z drogą powiatową Nr 1241K) zgodnie z zatwierdzonym projektem. Uwzględniono zmianę w zakresie znaków E-6 i oraz wprowadzono znaki E-2a (z piktogramem drogi wojewódzkiej). Wszystkie uzupełnione znaki pionowe potraktowano w opracowaniu jako projektowane.
- Uwaga wprowadzona. Uzupełniono oznakowanie kierunkowe w zakresie tablicy F-6 na skrzyżowaniu z łącznicą drogi ekspresowej. Tablicę E-6 zaprojektowano na jednej konstrukcji wspólnie z tablicę E-2a

➤ Urząd Miasta i Gminy Książ Wielki – pismo znak: IN.7221.24.2025.TR z dnia 15.09.2025 r.

- Uwaga wprowadzona – Zaproponowano zmianę tablic E-1 w zakresie zmiany kierunku „Strefa” na kierunek Krzeszówka”

- Uwaga nie wprowadzona – Skrzyżowanie zlokalizowane jest w terenie zabudowanym o ograniczeniu prędkości do 50km/h – w opinii Projektanta wystarczającym. Ograniczenie prędkości do 40km/h wydaje się zbędne.

9. ZALECENIA I UWAGI KOŃCOWE

Wszystkie tarcze istniejących znaków pionowych powinny zostać zamontowane na odpowiedniej wysokości zgodnie załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.).

Wszystkie istniejące znaki pionowe nie powinny naruszać poziomej skrajni drogowej drogi wojewódzkiej i wlotów dróg podporządkowanych. Powinny być również umieszczone na odpowiedniej wysokości, zgodnie z wymogami określonymi w Rozporządzeniu.

Przewidywany termin wprowadzenia projektu zmiany istniejącej organizacji ruchu przewidziano na 2026 rok.