DYREKTOR
ZARZĄDU INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ I TRANSPORTU
W KRAKOWIE

TZ.6101.2.42.2018
TZS.6101.3.21.2018

Kraków, dnia 2018 -04- 17

Biuro Projektów Drogowych
ul. Łagiewnicka 39
30-417 Kraków

DOTYCZY: projektu stałej organizacji ruchu dla inwestycji pn. „Budowa drogi gminnej KDD1 i KDD2 w rejonie ul. **Tischnera** i ul. **Fredry** wraz z odwodnieniem, oświetleniem i przekładkami kolidującego uzbrojenia" wraz z projektem ruchowym sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach **Wadowicka – Tischnera – Zakopiańska** oraz **Tischnera – Fredry** w Krakowie.

Na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z dnia 20 stycznia 2017 roku poz. 128 tekst jednolity), § 8 ust. 2 pkt 1 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 dnia 14 kwietnia 2017 roku poz. 784 tekst jednolity) oraz statutu ZIKiT,

zatwierdzam:
przedmiotową stałą organizację ruchu

z następującymi uwagami dotyczącymi jej wdrożenia:

1. Przed oddaniem sygnalizacji do odbioru wymagane jest:

   - sprawdzenie w terenie lokalizacji sygnalizatorów, lokalizacji i działania detektorów, działania oprogramowania;
   - przekazanie do tut. Zarządu programu sterownika (wraz z otwartymi kodami źródłowymi, skompilowanymi i konfiguracją sterownika);
   - przedstawienie symulacji działania programów stałoczasowych i akomodowanych sygnalizacji świetlnej w programie symulującym typu VISSIM lub o identycznej funkcjonalności wraz z uwzględnieniem wszystkich grup uczestników ruchu (tj. pojazdów zarówno komunikacji indywidualnej jak i zbiorowej, pieszych, rowerzystów) odpowiadającej jak najwierniej rzeczywistemu ruchowi wraz z symulacją działania programu sygnalizacji identycznego jak w rzeczywistości. W przypadku użycia programu VISSIM wystarczy dostarczenie do tut. Zarządu niezbędnych do uruchomienia symulacji plików. Wykonawca dokona modyfikacji programów stałoczasowych i akomodacyjnych w tym wydłużeń grup sygnalizacyjnych, offsetów programów koordynowanych, przejść międzyfazowych (w przypadku zastosowania sterowania fazowego) oraz algorytmu programu akomodacyjnego na życzenie tut. Zarządu. Dopiero po akceptacji

tut. Zarządu możliwe jest wgranie programu do sterownika i uruchomienie go na skrzyżowaniu;
- uzgodnienie z inspektorem ZIKiT, odpowiedzialnym za działanie programów sygnalizacji świetlnych, terminu dopuszczenia do ruchu sygnalizacji świetlnej z wyprzedzeniem co najmniej dwóch dni roboczych;

2. Równocześnie z dopuszczeniem sygnalizacji do ruchu wymagane jest:

- dostrojenie sygnalizacji do warunków ruchu wraz z przekazaniem wprowadzonych zmian;
- poprawne skonfigurowanie sterownika sygnalizacji świetlnej do Systemu Sterowania Ruchem UTCS, w szczególności w kontekście koordynacji i działania algorytmu optymalizacji-sieciowej w obszarze sterowania (z uwagi na bliskość sąsiednich sygnalizacji świetlnych koordynacja musi działać prawidłowo w momencie dopuszczenia do ruchu);

Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu – z dniem realizacji projektu.
Termin ważności niniejszej organizacji ruchu – do 2 lat od daty zatwierdzenia pisma.

Niniejsze zatwierdzenie jest ważne wyłącznie z opieczętowanymi załącznikami graficznymi, stanowiącymi jego integralną część.
Zastrzega się prawo wprowadzenia zmian do zatwierdzonej organizacji ruchu do czasu oraz w trakcie jej realizacji.

Zgodnie z §12 ww. *Rozporządzenia,* jednostka wprowadzająca organizację ruchu zobowiązana jest do zawiadomienia: właściwy organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz Wydział Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Krakowie o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.
Brak zgłoszenia wprowadzenia organizacji ruchu jest równoznaczny z utratą ważności zatwierdzonej organizacji ruchu oraz traktowane będzie jako wykroczenie przeciw bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji.

Oznakowanie i/lub sygnalizację świetlną i/lub urządzenia brd należy wykonać zgodnie z Załącznikami 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* (Dz. U. nr 220, poz. 2181 z późniejszymi zmianami).

Z up. DYREKTORA ZIKiT
Łukasz Franek
Z-ca Dyrektora ds. Transportu

Otrzymują :
1 x Adresat
1 x aa

Potwierdzam odbiór
2018-04-26
Wolch

Specjalista
Karolina Forczek

Kierownik Działu Zarządzania Ruchem
Michał Mikołajczyk

JEDNOSTKA PROJEKTOWA

pro-bud BIURO PROJEKTÓW

ul. Łagiewnicka 39, 30-417 Kraków
mail - biuro@probud.org
tel./fax +48 12 264 30 63
NIP: 945-18-63-558 REGON 351579695

INWESTOR

ZiKiT

PREZYDENT MIASTA KRAKOWA
ZARZĄD INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ
I TRANSPORTU W KRAKOWIE
UL. CENTRALNA 53
31-586 KRAKÓW

NAZWA I ADRES OBIEKTU:

UL. TISCHNERA, FREDRY W KRAKOWIE

NAZWA OPRACOWANIA:

BUDOWA DROGI GMINNEJ KDD1 I KDD2 W REJONIE UL. TISCHNERA I UL. FREDRY WRAZ Z ODWODNIENIEM, OŚWIETLENIEM I PRZEKŁADAMI KOLIDUJĄCEGO UZBROJENIA

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

ZESPÓŁ AUTORSKI

PROJEKTOWAŁ mgr inż. Tomasz Prochownik

PIECZĄTKA i PODPIS

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA

KRAKÓW, LISTOPAD 2017

SPIS ZAWARTOŚCI:

- **OPIS TECHNICZNY**
- **RYSUNKI**

	ORIENTACJA	SKALA 1: 10 000
Rys. 1	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU	SKALA 1: 500
Rys. 2	STAŁA ORGANIZACJA RUCHU – DROGA WEWNĘTRZNA	SKALA 1: 500

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA

OPIS TECHNICZNY

1. Materiały wyjściowe

- wytyczne Inwestora
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- projekt branży drogowej
- Inwentaryzacja istniejącego w terenie oznakowania wykonana dla potrzeb projektu
- Prawo o ruchu drogowym
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- 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
- Ustawa z dnia 12.03.1985r o drogach publicznych z późn. zm.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz.U. nr 43 poz. 430 z 1999r.) z pózn. zm.
- właściwe wytyczne i normy branżowe.

2. Zakres opracowania.

Niniejsze opracowanie stanowi projekt docelowego oznakowania w związku z realizacją inwestycji pn. „Budowa drogi gminnej KDD.1 i KDD.2 w rejonie ul. Tischnera i ul. Fredry wraz z odwodnieniem, oświetleniem i przekładkami".
W ramach niniejszego opracowania przewiduje się:

- budowę dwóch odcinków dróg gminnych klasy dojazdowej, zgodnie z wyznaczonym w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Łagiewniki", korytarzem KDD.1 oraz KDD.2,
- budowę dwóch skrzyżowań łączących projektowany układ drogowy z ul. Tischnera oraz ul. Fredry,
- przebudowę ul. Fredry w zakresie przebudowy chodnika,
- przebudowę ul. Tischnera w zakresie przebudowy chodnika, budowy ścieżki rowerowej, wydłużenia pasa dla pojazdów skręcających w lewo w ul. Zakopiańską,
- przebudowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Tischnera z ul. Fredry.

3. Stan istniejący.

Obszar przeznaczony pod inwestycję stanowi w chwili obecnej częściowo zagospodarowane tereny przemysłowe, nieuporządkowane tereny zielone oraz pas drogowy ul. Tischnera i ul. Fredry. W sąsiedztwie inwestycji przebiegają zamknięte tereny kolejowe.
Projektowany układ komunikacyjny przebiega częściowo po utwardzonych odcinkach dróg dojazdowych o nawierzchni tłuczniowo-ziemnych.

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA

Ul. Tischnera posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej. W przekroju poprzecznym, ulica posiada dwie jezdnie po dwa pasy ruchu dla każdego kierunku oraz dodatkowe pasy dla relacji skrętnych. Wzdłuż ul. Tischnera biegną obustronne chodniki o nawierzchni z płytek betonowych 50/50. oddzielone na odcinkach od jezdni zieleńcem.
Ul. Fredry posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej. Na włączeniu do ul. Tischnera posiada cztery pasy ruchu:

- w kierunku ul. Tischnera - dwa pasy ruchu do skrętu w prawo oraz w lewo,
- w kierunku przejazdu kolejowego - pas do jazdy na wprost oraz pas do skrętu w lewo w kierunku stacji paliw.

Wzdłuż ul. Fredry biegną obustronne chodniki o nawierzchni z płytek chodnikowych 50/50. Ruch na skrzyżowaniu ulic Fredry z Tischnera oraz Tischnera i Brożka z Zakopiańską i Wadowicką kierowany jest za pomocą sygnalizacji świetlnej. Przez wloty dróg na w/w skrzyżowaniach wyznaczone są przejścia dla pieszych
Na terenie inwestycji zlokalizowane jest uzbrojenie podziemne i nadziemne tj. sieci oświetlenia ulicznego, kanalizacyjne, elektroenergetyczne, wodociągowe, teletechniczne, gazowe, ciepłownicze.

4. **Stan projektowany – rozwiązania sytuacyjne.**

Zestawienie założeń dla parametrów
ul. Tischnera

-	klasa ulicy	Z
-	prędkość projektowa	50 [km/h]
-	pasy ruchu	3,50 [m]
-	chodnik	min. 2,00 [m]
-	ścieżka rowerowa	min. 2,00 [m]
-	bezpiecznik	min. 0,70 [m]
-	spadek poprzeczny	2%

projektowane drogi gminne KDD.1 i KDD.2

-	klasa ulicy	D
-	prędkość projektowa	30 [km/h]
-	jezdnia	5,50 [m] + poszerzenia
-	chodnik	min. 2,00 [m]
-	bezpiecznik	min. 0,65 [m]
-	spadek poprzeczny	2% (przekrój daszkowy)

Budowa przedmiotowego układu drogowego polegać będzie na budowie dwóch skrzyżowań z ul. Fredry oraz ul. Tischnera oraz budowie dwóch odcinków dróg gminnych klasy D oraz przebudowie odcinka ul. Fredry oraz odcinka ul. Tischnera. Planowane drogi gminne stanowić będą obsługę komunikacyjną przyległych terenów.

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA

ul. Tischnera
Zgodnie z wykonaną na etapie koncepcji analizą ruchu, w ramach przebudowy ul. Tischnera założono wydłużenie istniejącego pasa dla pojazdów skręcających w lewo w ul. Zakopiańską. Całkowita długość pasa będzie wynosić 230 m (odcinek zmiany pasa ruchu 35 m, odcinek zwalniania 30 m odcinek akumulacji 160 m). Szerokość pasa założono zgodną z istniejącymi

szerokościami pasów ruchu tj. 3,5 m. Również skos wjazdowy na pasa został dostosowany do stanu istniejącego tj. 1:10.
Zgodnie z ustaleniami na etapie koncepcji, wzdłuż ul. Tischnera na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Fredry założono prowadzenie ruchu rowerowego. Szerokość ścieżki rowerowej założono od 2,0 m do 3,0 m (dla ścieżki rowerowej prowadzonej przy krawędzi jezdni). W rejonie skrzyżowania ul. Tischnera z ul. Zakopiańską ścieżkę rowerową poprowadzono pomiędzy istniejącymi ekranami akustycznymi. Na odcinku pomiędzy dojściem do przyległej zabudowy a przystankiem autobusowym, z uwagi na brak miejsca na wykonanie niezależnych ciągów pieszych i rowerowych założono wykonanie wspólnego ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 3,0 m. Budowa ścieżki rowerowej powoduje konieczność przebudowy istniejącej wiaty przystankowej. Lokalizację wiaty przyjęto w odległości nie mniejszej niż 1,5 m od krawędzi zatoki przystankowej. Budowa ścieżki rowerowej wymusza przebudowę istniejącego chodnika na odcinku od przystanku autobusowego do skrzyżowania z ul. Fredry. Szerokość chodnika założono nie mniejszą niż 2,0 m.
Za, przed i na zjazdach, na dojazdach i przejazdach przez skrzyżowania oraz w miejscach przeplatania ruchu pieszego i rowerowego nawierzchnia ścieżki rowerowej wykonana zostanie w kolorze czerwonym (malowana).
Na podstawie wyników z przeprowadzonej analizy ruchu, w celu poprawy płynności ruchu na skrzyżowaniu z ul. Fredry, założono przeniesienie istniejącego przejścia dla pieszych na wschodni wlot ul. Tischnera, co powoduje konieczność przebudowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu.
Zgodnie z ustaleniami na etapie koncepcji oraz uwagami audytu rowerowego, w śladzie istniejących przejść dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Zakopiańskiej z Tischnera, założono wykonanie połączonego przejścia dla pieszych z przejazdem rowerowym o łącznej szerokości nie mniejszej niż 6,5 m. Na wyspach dzielących w ciągu przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego, przewidziano wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego w poziomie jezdni.
Również przy projektowanym przejściu dla pieszych przez ul. Tischnera w rejonie skrzyżowania z ul. Fredry, założono wykonanie przejazdu rowerowego o łącznej szerokości przejścia i przejazdu równiej 6,5 m.

ul. Fredry

Przebudowa ul. Fredry polegać będzie na przebudowie istniejącego chodnika oraz przebudowie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Tischnera wraz ze zmianą oznakowania.
Szerokość chodnika zastosowano zgodnie ze stanem istniejącym tj. 2,0 m. W rejonie skrzyżowania przewidziane jest wykonanie włączenia drogi pożarowej do ul. Fredry. Zgodnie z uwagami do koncepcji krawężnik na włączeniu drogi pożarowej do ul. Fredry posiadał będzie odkrycie 12 cm, natomiast za chodnikiem wykonane zostaną słupki blokujące zabezpieczające przed wjazdem innych pojazdów. Na wlocie ul. Fredry do ul. Tischnera w śladzie istniejącego przejścia dla pieszych przewidziano wykonanie połączonego przejścia dla pieszych z przejazdem rowerowym o łącznej szerokości 6,5 m.
Na podstawie wyników z przeprowadzonej analizy ruchu, w celu poprawy płynności ruchu na włączeniu do ul. Tischnera, założono zmianę organizacji ruchu poprzez wykonanie w miejscu istniejącego pasa dla relacji prawoskrętnej wspólnego pasa ruchu dla relacji prawo / lewo. Wykonanie przejazdu rowerowego oraz zmiana organizacji ruchu powoduje konieczność przebudowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu.

OPRACOWANIE GRAFICZNE DO FIRMA

drogi gminne klasy D - KDD.1 oraz KDD.2

W celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej przyległych terenów (oznaczonych w MPZP obszaru Łagiewniki jako U.1 oraz U.2) założono wykonanie odcinków dróg gminnych klasy D. Zasadniczą szerokość dróg założono równą 5,5 m z poszerzeniami na łuku oraz w rejonie zjazdów.

Zgodnie z wynikami opracowanej na etapie koncepcji analizy ruchu, nie zakłada się w chwili obecnej wykonywania połączenia projektowanego układu drogowego z ul. Na Grządkach. Niemniej projektowany układ drogowy został dostosowany wysokościowo do ul. Na Grządkach co w chwili obecnej umożliwi komunikację pieszą oraz rowerową, a w przyszłości, w przypadku konieczności, możliwe będzie również zapewnienie przejazdu samochodom. Z uwagi na to, że projektowana droga KDD.2, w chwili obecnej będzie drogą bez przejazdu, na końcu założono wykonanie placu do zawracania o promieniu R=6,0 m.

Wzdłuż projektowanych dróg gminnych założono w miejscach, gdzie zapewnione są warunki widoczności, wykonanie zatok parkingowych. W zależności od dostępności terenu wyznaczono zatoki dla parkowania prostopadłego lub równoległego. Długości miejsc postojowych prostopadłych przyjęto równe 5,0 m, natomiast szerokości od 2,3 do 2,5 m. Wymiary stanowisk równoległych przyjęto 2,5 x 6,0 m.

W związku z planowanymi inwestycjami niedrogowymi założono wykonanie zjazdów oraz dojść pieszych do przyległych terenów, zapewniających obsługę komunikacyjną. Szerokości zjazdów przyjęto nie większe niż 5,5 m. Przecięcie krawędzi zjazdu z krawędzią drogi wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu R=5,0 m (dla zjazdów publicznych). Nawierzchnie zjazdów, w granicach pasa drogowego założono z kostki betonowej. Na długości istniejącego garażu w rejonie torów kolejowych i ul. Fredry, w celu umożliwienia dojazdu do niego, założono wykonanie obniżonego krawężnika.

Na skrzyżowaniu drogi KDD.1 z KDD.2, na włączeniach dróg gminnych do ul. Tischnera i ul. Fredry oraz na zjazdach nie prowadzących do garaży podziemnych przewidziano wprowadzenie rozwiązań uspokojenia ruchu w postaci powierzchni wyniesionych na 10 cm. Skosy najazdowe dla pojazdów wykonane zostaną 1:10. N

5. **Stan projektowany – oznakowanie.**

ul. Tischnera/Fredry

W związku z przebudową ul. Tischnera i Fredry, w wyniku przeprowadzonej analizy ruchu, likwidacji przejścia dla pieszych i wyznaczenia przejazdów rowerowych przebudowie ulegnie także sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniach Zakopiańska/Tischnera oraz Tischnera/Fredry. Zmianie uległo oznakowanie poziome pasów ruchu ul. Tischnera i Fredry:

- wydłużenie lewoskrętu na relacji Tischnera/Zakopiańska
- wyznaczono wspólny pas do prawo i lewoskrętu z ul. Fredry
-wyznaczono wspólny pas do lewoskrętu i zwracania na relacji Tischnera/Fredry.

Szczegóły oznakowania przedstawiono w części graficznej projektu – rys. 2.

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA

droga gminna klasy D

Wjazd na planowany układ drogowy będzie możliwy tylko poprzez skrzyżowanie planowanej drogi gminnej z ul. Fredry. Wyjazd z przedmiotowego układu będzie realizowany poprzez skrzyżowanie z ul Tischnera ale tylko jako prawoskręt oraz poprzez skrzyżowanie z ul. Fredry we wszystkich możliwych kierunkach

Na nowoprojektowanej drodze gminnej wprowadzono strefę ograniczonej prędkości oraz zakazy zatrzymywania z wyjątkiem zatok postojowych. Powierzchnie wyniesione oznakowano malowaniem P-25.

Szczegóły oznakowania przedstawiono w części graficznej projektu – rys. 1.

UWAGA: Do momentu uzyskania przez projektowane drogi statusu dróg publicznych oznakowanie pionowe i poziome należy wykonać zgodnie z rys. 2.

5. Zasady rozmieszczania znaków drogowych.

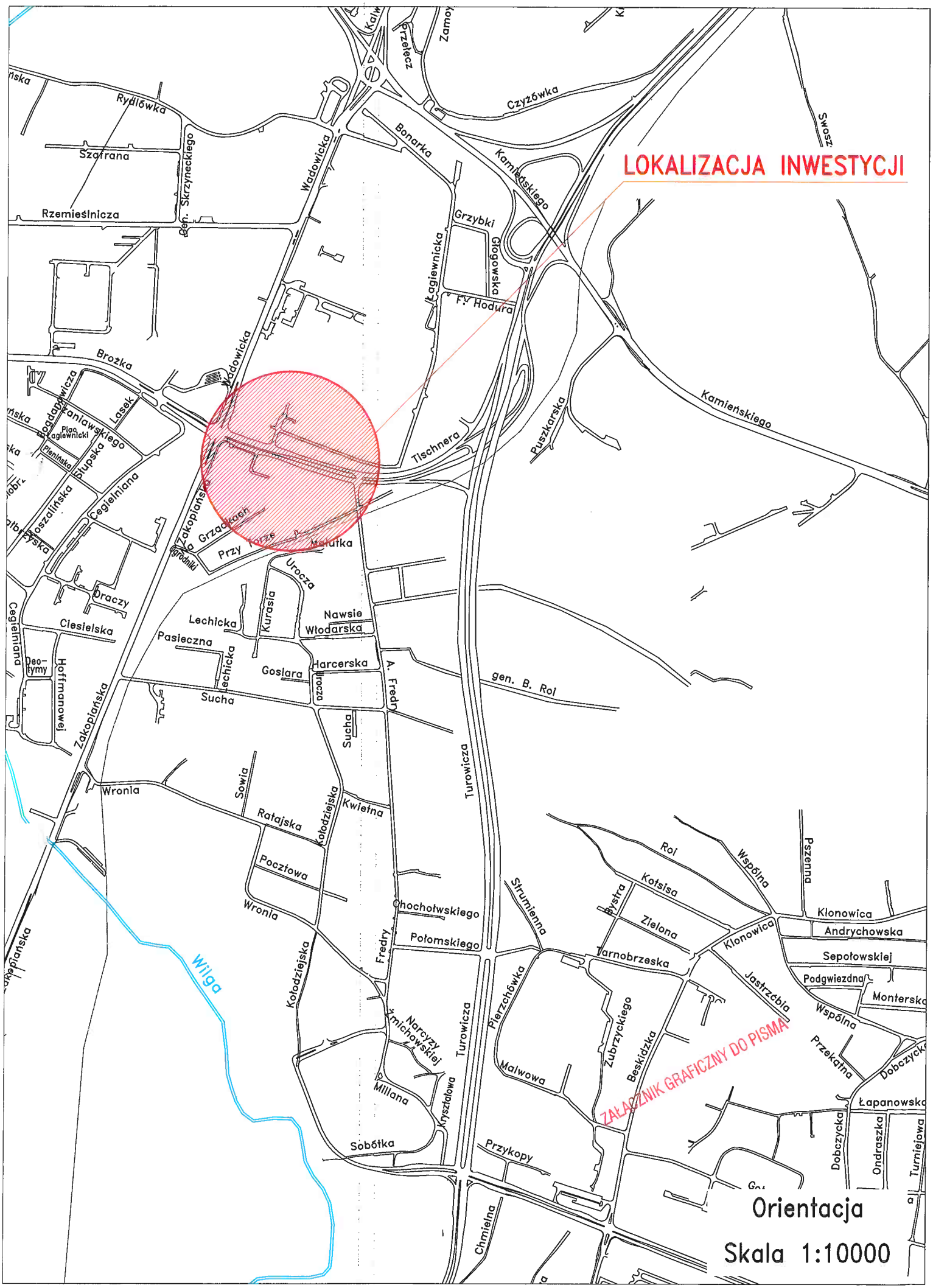
Oznakowanie pionowe i poziome należy wykonać w sposób wskazany w załączonym opracowaniu, przy czym lokalizacja znaków winna spełniać podane poniżej warunki:

- znaki i tablice nie mogą zasłaniać innych znaków drogowych i informatorów,
- należy zachować odległość min. 10m pomiędzy znakami,
- ustawiając znak na chodniku należy zachować skrajnię pionową 2.00 m - 2.50 m nad poziomem chodnika i skrajnie poziomą 0.50 m. od krawędzi jezdni. Skrajnie znaku należy mierzyć od najbardziej wysuniętej krawędzi znaku,
- znaki drogowe należy umieszczać na słupkach min Ø 70 mm zakotwionych w sposób trwały w gruncie.

6. Uwagi ogólne.

- Ustawienie oznakowania należy przeprowadzić w możliwie krótkim czasie.
- Nośnik znaku winien być wykonany z materiału trwałego – blacha, uniemożliwiającego jego zniszczenie.
- Po wbudowaniu należy przeprowadzać systematyczne kontrole stanu technicznego oznakowania.

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA


LOKALIZACJA INWESTYCJI
Orientacja
Skala 1:10000
ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
Rydlówka
Szafrana
Rzemieślnicza
Gen. Skrzyneckiego
Wadowicka
Bonarka
Czyżówka
Kamieńskiego
Grzybki
Głogowska
Łagiewnicka
F.Y. Hodura
Brożka
Tischnera
Puszkarska
Kamieńskiego
Zakopiańska
Grzegórzki
Przy Korze
Malutka
Uroczа
Cegielniana
Draczy
Ciesielska
Lechicka
Kurasia
Nawsie
Włodarska
Pasieczna
Harcerska
Goslara
Sucha
A. Fredry
gen. B. Roi
Turowicza
Hoffmanowej
Deo-tymy
Wronia
Sowia
Kwietna
Kołodziejska
Ratajska
Pocztowa
Chochołowskiego
Potomskiego
Fredry
Wilga
Narcyzy Żmichowskiej
Millana
Sobótka
Przykopy
Chmielna
Pierzchówka
Strumienna
Malwowa
Zubrzyckiego
Beskidzka
Jastrzębia
Varnobrzeska
Roi
Wspólna
Kotsisa
Bystra
Zielona
Pszenna
Klonowica
Andrychowska
Sepołowskiej
Podgwiezdna
Monterska
Przekalna
Dobczycka
Łapanowska
Ondraszka
Turniejowa
Kryształowa
Płaszowska
Lasek
Kantaliwskiego
Plac Łagiewnicki
Płaszowska
Słupska
Cegielniana
Zakopiańska
Grzegórzki
Przy Korze
Malutka
Uroczа
Nawsie
Włodarska
Harcerska
Goslara
Sucha
Lechicka
Pasieczna
Kurasia
Ciesielska
Draczy
Hoffmanowej
Deo-tymy
Wronia
Sowia
Kwietna
Kołodziejska
Ratajska
Pocztowa
Chochołowskiego
Potomskiego
Fredry
Turowicza
Narcyzy Żmichowskiej
Millana
Kryształowa
Sobótka
Przykopy
Chmielna
Pierzchówka
Strumienna
Malwowa
Zubrzyckiego
Beskidzka
Jastrzębia
Varnobrzeska
Roi
Wspólna
Kotsisa
Bystra
Zielona
Pszenna
Klonowica
Andrychowska
Sepołowskiej
Podgwiezdna
Monterska
Przekalna
Dobczycka
Łapanowska
Ondraszka
Turniejowa
Wilga