

Kraków, dnia 10 lutego 2021 roku

Do:

- 1) **Prezydent Miasta Krakowa Pan prof. Jacek Majchrowski**
- 2) **Przewodniczący Rady IX Dzielnicy Pan Bogusław Gołas**
- 3) **Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie
Pan Łukasz Szewczyk**
- 4) **Dyrektor Wydziału Kształtowania Środowiska
Pani Małgorzata Mrugała**
- 5) **Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego UMK
Pani Elżbieta Szczepińska**
- 6) **Dyrektor Zarządu Dróg Miasta Krakowa
Pan Marcin Hanczakowski**
- 7) **Wydział Gospodarki Komunalnej UMK
Pan Wacław Skubida**
- 8) **Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie
Pan Dyrektor Rafał Rostecki**

- 9)

Dotyczy:

Nieuzasadnionej rezygnacji z połączenia ulicy Szczerbińskiego z ulicą 8 Pułku Ułanów i przystąpienia do tzw. „Budowy uzupełniającego układu komunikacyjnego – ulicy KWD.5 na odcinku od skrzyżowania ul. Żywieckiej i ul. K. Szczerbińskiego do skrzyżowania z projektowaną ul. 8 Pułku Ułanów w Krakowie”.

Szanowny Panie Prezydencie, Szanowni Państwo,

W załączeniu przedkładam petycję mieszkańców Krakowa w sprawie nieuzasadnionej rezygnacji z połączenia ulicy Szczerbińskiego z ulicą 8 Pułku Ułanów i przystąpienia do tzw. „Budowy uzupełniającego układu komunikacyjnego – ulicy KWD.5 na odcinku od skrzyżowania ul. Żywieckiej i ul. K. Szczerbińskiego do skrzyżowania z projektowaną ul. 8 Pułku Ułanów w Krakowie”.

Uprzejmie proszę o możliwie pilne wyznaczenie spotkania w tej sprawie

Wszelką dalszą korespondencję w tej sprawie proszę kierować do:

adres do korespondencji:

W razie potrzeby podpisy osób, które podpisały petycję, okażę w oryginale.

Z poważaniem,

Kraków, dnia 4.02.2021

Do:

- 1) Prezydent Miasta Krakowa Pan prof. Jacek Majchrowski
- 2) Przewodniczący Rady IX Dzielnicy Pan Bogusław Gołas
- 3) Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie Pan Łukasz Szewczyk
- 4) Dyrektor Wydziału Kształtowania Środowiska Pani Małgorzata Mrugała
- 5) Dyrektor Wydziału Planowania Przestrzennego UMK Pani Elżbieta Szczepińska
- 6) Dyrektor Zarządu Dróg Miasta Krakowa Pan Marcin Hanczakowski
- 7) Wydział Gospodarki Komunalnej UMK Pan Wacław Skubida
- 8) Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie Pan Dyrektor Rafał Rostecki

Dotyczy:

Nieuzasadnionej rezygnacji z połączenia ulicy Szczerbińskiego z ulicą 8 Pułku Ułanów i przystąpienia do tzw. „Budowy uzupełniającego układu komunikacyjnego – ulicy KWD.5 na odcinku od skrzyżowania ul. Żywieckiej i ul. K. Szczerbińskiego do skrzyżowania z projektowaną ul. 8 Pułku Ułanów w Krakowie”.

PETYCJA

Sprzeciw mieszkańców miasta Krakowa, mieszkańców osiedla Polana Żywiecka

W związku z pozyskaniem informacji dotyczącej planowanej rezygnacji z połączenia ulicy Szczerbińskiego z ulicą 8 Pułku Ułanów (bez przeprowadzenia dogłębnych konsultacji społecznych i lokalnych oraz bez podjęcia w tej sprawie przez Radę Dzielnicy uchwały poprzedzonej dyskusją publiczną) i w związku z rozpisaniem przetargu i wyboru wykonawcy przez Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie dla zadania projektowego tytułowanego jako „Budowa uzupełniającego układu komunikacyjnego – ulicy KWD.5 na odcinku od skrzyżowania ul. Żywieckiej i ul. K. Szczerbińskiego do skrzyżowania z projektowaną ul. 8 Pułku Ułanów w Krakowie” (dalej zwana „Inwestycją KWD.5.”)

my niżej podpisani, mieszkańcy miasta Kraków, w tym w szczególności mieszkańcy osiedla Polana Żywiecka, w dbałości o dobro całej społeczności miasta Krakowa jaką jest przyroda i kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju społecznego oraz ochrony środowiska

niniejszym wyrażamy sprzeciw wobec w/w projektu.

Jednocześnie wnosimy o wstrzymanie prac projektowych oraz o wstrzymanie późniejszej realizacji układu komunikacyjnego w zaproponowanej formie do czasu podjęcia niezbędnych, koniecznych otwartych i rzetelnych konsultacji społecznych na szczeblu miejskim, jaki i na szczeblu lokalnym, tj. osiedla Polana Żywiecka.

Prosimy o pisemne ustosunkowanie się do niniejszego pisma oraz zaproponowanie lokalnego spotkania w tej sprawie.

Wnosimy o wyłączenie z rozpatrywania naszej petycji Zastępcy Prezydenta, Pana Bogusława Kośmider, którego - jako mieszkańca ulicy Szczerbińskiego – wynik niniejszej sprawy dotyczy osobiście. W tej sytuacji zachodzi więc oczywisty konflikt interesów, wobec powyższego wniosek taki jest w pełni uzasadniony i wymaga pisemnego ustosunkowania się organu administracji publicznej.

PODSUMOWANIE:

- 1) Gmina Miejska Kraków rozpoczyna Inwestycję KDW.5. przyjmując koncepcję sprzeczną z wynikami wcześniejszych analiz i z założeniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wymaga to pisemnego wyjaśnienia przez Gminę.
- 2) Wdrażana koncepcja diametralnie zmienia kształt rozwiązań komunikacyjnych w obrębie Polany Żywieckiej i Lasu Borkowskiego. W ten sposób dojdzie do zlikwidowania jednego z głównych miejsc spacerowych mieszkańców lokalnych osiedli, ale również ogółu mieszkańców miasta Krakowa.
- 3) Budowa planowanej drogi w ramach Inwestycji KDW.5. w obecnej sytuacji nie może być nazywana realizacją „uzupełniającego” układu komunikacyjnego.
- 4) Ulica Szczerbińskiego istnieje i jej wykorzystanie do połączenia z ulicą 8 Pułku Ułanów nie wymagało podejmowania aktualnie nowej inwestycji drogowej tej kategorii.

- 5) Decyzja o rezygnacji z połączenia ulicy Szczerbińskiego z ulicą 8 Pułku Ułanów przez jej zaślepienie i o budowie w innym miejscu prawie półkilometrowej drogi klasy lokalnej mającej przejąć funkcję ulicy Szczerbińskiego podjęta została bez przeprowadzenia konsultacji społecznych. Jest to niegodne z powszechnie przyjętym modelem podejmowania decyzji w gm. M. Kraków i wymaga pisemnego wyjaśnienia przez organy administracji.
- 6) Budowa planowanej drogi publicznej (lokalnej) na odcinku od skrzyżowania ul. Żywieckiej i ul. K. Szczerbińskiego do skrzyżowania z projektowaną ul. 8 Pułku Ułanów w Krakowie jest sprzeczna z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Polana Żywiecka”, bo trasa KDW.5 była przewidziana jako droga wewnętrzna, a nie jako droga publiczna.
- 7) Określanie przez ZIM w dokumentacji przetargowej w ramach postępowania ZIM.ZP.262.2.28.2020 budowy planowanej drogi sugerujące jej zgodność z planem miejscowym obszaru „Polana Żywiecka, jest mylące. Skoro Gmina zleca zaprojektowanie „drogi klasy L (lokalnej)”, stanowiącej jedną z klas dróg publicznych, to nie powinna się powoływać na plan miejscowy przewidujący drogę niepubliczną (wewnętrzną).
- 8) Gdyby realizowano drogę KDW.5 (wewnętrzną), to wykluczona jest procedura uzyskiwania decyzji o zgodzie na realizację inwestycji drogowej (ZRID) w trybie tzw. specustawy drogowej.
- 9) Decyzja o zaślepieniu ulicy Szczerbińskiego i poprowadzenie całego ruchu trasą projektowanej drogi klasy lokalnej będzie miało istotny zdecydowanie negatywny wpływ na warunki życia mieszkańców osiedla Polana Żywiecka i na środowisko naturalne. Wymaga pisemnego wyjaśnienia przez Gminę, na jakiej podstawie taka decyzja została podjęta.
- 10) Decyzja o zaślepieniu ulicy Szczerbińskiego i poprowadzenie całego ruchu trasą projektowanej drogi klasy lokalnej będzie miało znaczący, nieprzeanalizowany i nieprzewidziany planem miejscowym wpływ na warunki życia mieszkańców i na nieruchomości leżące we wschodniej części osiedla Polana Żywiecka. Wymaga pisemnego wyjaśnienia przez Gminę, na jakiej podstawie taka decyzja została podjęta.
- 11) Uwzględnione do tej pory przez Zarząd Miasta argumenty mieszkańców ulicy Szczerbińskiego mające przemawiać za jej zaślepieniem jako jedynej ulicy łączącej szeroko rozumiane osiedle Polana Żywiecka i północną część Dzielnicy IX z ulicą 8 Pułku Ułanów były nieprawdziwe, skoro miała powstać uzupełniająca i odciążająca ją ulica KDW.5, która jako droga wewnętrzna przewidziana była już w planie miejscowym z 2013 roku. Okoliczność przewidzianej w planie miejscowym „Polana Żywiecka” budowy drogi KDW.5 została w petycji z dnia 6 października 2019 r. przemilczana, a jednak petycja ta zyskała uznanie Przedstawicieli jednostek miejskich i Pana Wiceprezydenta Andrzeja Kuliga.

- 12) Zaślepienie ulicy Szczerbińskiego spowoduje, że jedyną ulicą łączącą szeroko rozumiane osiedle Polana Żywiecka i północną część Dzielnicy IX z ulicą 8 Pułku Ułanów pozostanie w praktyce Inwestycja KDW.5, której Gmina zamierza nadać klasę drogi lokalnej.

UZASADNIENIE

I. Stan faktyczny.

1. Teren, o którym mowa w niniejszej petycji jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Polana Żywiecka”, który obowiązuje od 2013 roku. W toku tej procedury planistycznej była między innymi bardzo gruntownie analizowana, opiniowana i dyskutowana kwestia przewidywanych rozwiązań komunikacyjnych, co jest sprawą w tym wypadku szczególnie istotną w związku z planowaną od wielu lat w bezpośrednim sąsiedztwie terenu objętego planem budową ulicy im. 8 Pułku Ułanów.
2. W przyjętym ostatecznie przez Radę Miasta Krakowa uchwałą z 2013 roku planie wyznaczono między innymi drogę KDW.5, która miałaby po jej zrealizowaniu stanowić element „uzupełniającego” układu komunikacyjnego. W planie zostało ustalone, że droga ta będzie drogą wewnętrzną (a więc nie drogą publiczną).
3. W tym samym planie miejscowym zostało ostatecznie potwierdzone, że istniejąca już ulica Szczerbińskiego będzie połączona z ulicą 8 Pułku Ułanów. To samo wynikało już wcześniej z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rejonu Przebiegu Ulicy 8 Pułku Ułanów” z 2010 roku. Ulica Szczerbińskiego dochodzi bowiem do planowanej trasy ulicy 8 Pułku Ułanów (odległość 10 metrów), wobec czego jej włączenie do ulicy 8 Pułku Ułanów i jej rola jako wybudowanej specjalnie w tym celu drogi gminnej o szerokości 10 metrów, nie budziła wątpliwości. Co więcej, budynki mieszkalne wzniesione do tej pory wzdłuż ulicy Szczerbińskiego, po jej wschodniej stronie, są już znacznie odsunięte od jej pasa drogowego, niewątpliwie dlatego, że inwestorzy i gmina Kraków przygotowywali się w ten sposób na przewidywaną dla niej od lat funkcję łącznika z ulicą 8 Pułku Ułanów.
4. Biorąc powyższe pod uwagę, z dużym zaskoczeniem dowiedzieliśmy się, że – z niewiadomych przyczyn, które pilnie powinny zostać pisemnie wyjaśnione- jednostki miejskie zrezygnowały całkowicie z przyłączenia ulicy Szczerbińskiego do projektowanej ul. 8 Pułku Ułanów. Postanowiono ją zaślepić, co oznaczało, że nie będzie ona pełniła roli, jaką dla niej ustalono w obowiązującym planie miejscowym. Powyższa decyzja podjęta została na skutek petycji kilkorga mieszkańców ulicy Szczerbińskiego z dnia 6 października 2019 r. Poinformowała o tym Rada Dzielnicy IX na swojej stronie internetowej w kwietniu 2020 r., bez podania jakiegokolwiek uzasadnienia prawnego, ekonomicznego, czy też środowiskowego. Ta kwestia wymaga pilnej analizy, przeprowadzenia kontroli i podstaw prawnych takiej wzmianki i jej wpływu na decyzje Gminy.

5. W ostatnich dniach dowiedzieliśmy się z kolei przez przypadek, że Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie przystępuje aktualnie do realizacji nowej inwestycji drogowej, w postaci budowy „drogi klasy L (lokalnej)”, na odcinku od skrzyżowania ul. Szczerbińskiego z ul. Żywiecką do skrzyżowania z ul. 8 Pułku Ułanów. Projektowana ulica ma być drogą dwupasmową o szerokości pasów ruchu po minimum 2,75 metra, z obustronnymi chodnikami o szerokości po minimum 2 metry. Zakłada się dużą wycinkę istniejącego drzewostanu w głąb lasu, by spełnić warunki tej inwestycji. Takie postępowanie jest nie do przyjęcia patrząc przez wzgląd na dobro wspólne ogółu mieszkańców miasta Krakowa, jakim jest środowisko naturalne.
6. Realizowana koncepcja oparta na rezygnacji z wykorzystania do połączenia z ulicą 8 Pułku Ułanów istniejącej już, wybudowanej specjalnie w tym celu, ulicy Szczerbińskiego oznacza, że zlekceważono wyniki przeprowadzonej przez Gminę kilka lat temu procedury uchwalania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tej okolicy jak i wyniki analiz.
7. Teraz zrozumieliśmy, że podjęta rok temu zaskakująca, arbitralna decyzja o zaślepieniu ulicy Szczerbińskiego oznaczała, że Gmina zostaje niejako zmuszona do przystąpienia do wybudowania już teraz alternatywnej drogi o odpowiednio wysokich parametrach. Podkreślenia wymaga fakt konfliktu interesów wspomniany w petitum pisma, który powinien być pilnie wyjaśniony. Gdyby nie te – idące pod prąd wszelkim analizom i wynikom procedur planistycznych – decyzje jednostek Gminy to, po pierwsze, budowa nowej drogi o takich parametrach za środki gminne nie byłaby – przynajmniej jeszcze przez wiele lat - konieczna, a po drugie, drogę wewnętrzną przewidzianą w planie miejscowym „Polana Żywiecka” jako KDW.5 wybudować musiałby inwestor przyszłej zabudowy jednorodzinnej terenów oznaczonych w ww. planie symbolem MN.7 (oraz terenów oznaczonych jako MN.1 w projekcie sporządzanego właśnie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Las Borkowski”).
8. Co więcej jednak, Inwestycja KDW.5., do której realizacji przystępuje obecnie Gmina, najwyraźniej wskazuje na zamiar budowy drogi publicznej, skoro w dokumentacji zamówienia publicznego („Zakres rzeczowy”) mowa jest jednolicie *expressis verbis* o zaprojektowaniu „drogi klasy L (lokalnej)”. Oznacza to, że następuje tutaj dodatkowe odstępstwo od rozwiązań przewidzianych w planie miejscowym „Polana Żywiecka”, gdzie droga KDW.5 jest przewidziana jako droga wewnętrzna, a więc niepubliczna. Gdyby natomiast realizowano drogę KDW.5 (wewnętrzną), to wykluczona jest procedura uzyskiwania decyzji o zgodzie na realizację inwestycji drogowej (ZRID) w trybie tzw. specustawy drogowej. Nigdzie jednak w dokumentacji przetargowej nie ma mowy o drodze innej niż droga lokalna - klasy L.
9. Zwracamy uwagę, że nazwa jaką operuje Zarząd Inwestycji Miejskich chociażby w w.w. dokumentacji przetargowej w ramach postępowania ZIM.ZP.262.2.28.2020, w tym w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, jest myląca i wprowadza w błąd mieszkańców. Brak jest uzasadnienia dla postępowania się w oficjalnych dokumentach nazwą: „Budowa uzupełniającego układu komunikacyjnego – ulicy KWD.5 na odcinku od skrzyżowania ul. Żywieckiej i ul. K. Szczerbińskiego do skrzyżowania z projektowaną ul. 8 Pułku Ułanów w Krakowie”. W tej samej dokumentacji istnieje nawet bezpośrednie, nieuprawnione odniesienie do planu miejscowego – w ramach „Opisu przedmiotu

zamówienia” stwierdza się, że „Przedmiotem zamówienia jest usługa wykonania dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem ostatecznych decyzji (...) dla zadania pn.: Budowa uzupełniającego układu komunikacyjnego – ulicy KDW.5 (mpzp obszaru Polana Żywiecka) na odcinku od skrzyżowania ul. Żywieckiej i ul. K. Szczerbińskiego do skrzyżowania z projektowaną ul. 8 Pułku Ułanów w Krakowie o łącznej długości 420 m”. Zakres rzeczowy do umowy z projektantem z kolei operuje na każdej stronie nieuprawnionym nagłówkiem: „Budowa uzupełniającego układu komunikacyjnego – ulicy KDW.5 zgodnie z mpzp obszaru Polana Żywiecka”. Powyższe sformułowanie wprowadza w błąd, bo nie jest to inwestycja, którą plan miejscowy „Polana Żywiecka” określa jako drogę wewnętrzną (a więc nie publiczną) KDW.5. Poza tym nie jest to „uzupełniający” układ komunikacyjny, lecz układ podstawowy. Powyższe zabiegi w zakresie użytej nomenklatury są zastanawiające i nie oddają faktu, że inwestycja jest z tym planem sprzeczna, bo nowa droga ma przejąć główny ciężar ruchu w okolicy i – najwyraźniej – ma być finansowana przez Gminę. Taka konkluzja jasno wynika z załączonej mapki poglądowej, gdzie oznaczono strzałkami kierunki i zobrazowano natężenie ruchu, które powstanie po zrealizowaniu nieuzasadnionej, w ocenie autorów petycji, koncepcji Gminy.

II. Brak uzasadnienia decyzji o zmianie zasadniczych założeń komunikacyjnych w rejonie osiedla Polana Żywiecka.

10. O ile nam wiadomo, do chwili obecnej w zasadzie nie zostały przedstawione publicznie żadne argumenty, które mogłyby uzasadniać tak znaczącą zmianę przyjętej koncepcji komunikacyjnej (skutkującej choćby zmianą wartości nieruchomości w rejonie ulicy Ks. W. Karabuły, czy dodatkowymi wydatkami z budżetu Miasta).
11. W świetle powyższego nie sposób ustrzec się wrażenia, że decyzje o zlekceważeniu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, mogą wynikać nie tylko z chęci „chronienia” spokoju mieszkańców ulicy Szczerbińskiego kosztem innych mieszkańców osiedla Polana Żywiecka i kosztem części drzewostanu Lasu Borkowskiego (o czym będzie mowa jeszcze dalej) a przede wszystkim kosztem dobra wspólnego ogółu mieszkańców miasta Krakowa jakim jest przyroda, ale też mogą leżeć w interesie właścicieli wyżej wspomnianych terenów MN.7 i MN.1. Zwracamy tutaj uwagę, że ulica 8 Pułku Ułanów nie istnieje, zatem budowa drogi KDW.5 wydaje się obecnie niepotrzebnym wydatkowaniem środków publicznych.
12. Żadnych konkretnych argumentów nie zawiera w szczególności pismo Pana Prezydenta Andrzeja Kuliga z dnia 21 listopada 2019 r., znak WK-01.152.274.2019, dotyczące wspomnianej już petycji części mieszkańców ulicy Szczerbińskiego z dnia 6 października 2019 r. Z ww. pisma Pana Prezydenta wynika w zasadzie tylko tyle, że owa istotna, brzemienna w skutki zmiana została ustalona na spotkaniu kilku osób w dniu 24 października 2019 roku. W takim gronie - tj. Pana Prezydenta Kuliga, przedstawicieli WGK, WMIRUMK, ZDM, ZIM oraz kilku osób fizycznych osobiście zainteresowanych określonym wynikiem sprawy, „uzgodniono zmianę zaprojektowanego rozwiązania obejmującego połączenie ul. Szczerbińskiego z projektowaną ul. 8 Pułku Ułanów”. Również tekst przywołanej przez Pana Prezydenta petycji nie zawiera argumentów,

które realnie miałyby przemawiać za zmianą koncepcji w kierunku zastąpienia połączenia ulic Szczerbińskiego i 8 Pułku Ułanów przez budowę nowej, prawie półkilometrowej drogi, niesłusznie oznaczanej jako KDW.5. W petycji tej zwrócono zresztą tylko ogólnie uwagę na wspólne problemy całego osiedla, tj. natężenie ruchu pojazdów, zwiększenie zanieczyszczenia powietrza, czy wzrost hałasu skutkujący zmianą komfortu życia mieszkańców. Podstawowy jej argument, sprowadzający się do tezy, że ulica Szczerbińskiego miałaby stać się jedyną ulicą łączącą osiedle z ul. 8 Pułku Ułanów, jest nieprawdziwy (będzie o tym mowa jeszcze niżej).

13. Jak zostało to już wyżej opisane, postulowane w ww. petycji i później „uzgodnione” na spotkaniu w dniu 24 października 2019 r. „zachowanie wewnątrzosiedlowego charakteru” ulicy Szczerbińskiego poprzez jej zaślepienie sprowadza się w naszym odczuciu, ni mniej ni więcej, tylko do zmuszenia Gminy do przyspieszonego przystąpienia do realizacji inwestycji budowy innej drogi, która byłaby gotowa na moment uruchomienia ulicy 8 Pułku Ułanów, aby móc przejąć funkcje jakie mogła (i jakie miała) spełniać ulica Szczerbińskiego.
14. Zmusi to w efekcie większość mieszkańców osiedla Polana Żywiecka, żeby zamiast używania kilku osobnych ulic, przejeżdżali przez całe to osiedle i do ulicy 8 Pułku Ułanów dostawali się jedyną ruchliwą trasą, i to wzdłuż ściany lasu. Takie rozwiązanie jest nie do przyjęcia dla mieszkańców i wymaga poinformowania ich o tym, a przede wszystkim wymaga konsultacji społecznych.

III. IV. Zlekceważenie dotychczasowych analiz i przyjętych w ich wyniku zapisów obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego rejonu „Polana Żywiecka” i „ulicy 8 Pułku Ułanów” w zakresie rozwiązań komunikacyjnych.

15. Podstawowym celem uchwalania przez gminy – w skomplikowanej, czasochłonnej i kosztownej procedurze – miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego jest przede wszystkim dbałość o dalszy, prawidłowy i harmonijny rozwój danej okolicy, z zachowaniem ładu przestrzennego, walorów środowiska przyrodniczego, czy optymalnych warunków życia mieszkańców. Uporządkowanie w sposób przemyślany spraw kształtu dalszych procesów urbanizacyjnych jest powszechnie uznawane za korzystne zarówno z perspektywy całej społeczności lokalnej jako określonego organizmu, ale też z perspektywy właścicieli poszczególnych nieruchomości i potencjalnych inwestorów, który ma w to w efekcie dać stan pewności co do kierunków zagospodarowania ich posesji i otoczenia. Nie jest zrozumiałe, dlaczego w przedmiotowej sprawie, Gmina Miejska Kraków, nie postępuje zgodnie z tymi zasadami i wymaga to pisemnego wyjaśnienia.
16. Jakkolwiek inwestycje drogowe co do zasady mogą być realizowane w trybie tzw. specustawy drogowej z pominięciem zapisów planów miejscowych, to jednak trzeba dojść do wniosku, że dokonywana dyskrecjonalnie, wbrew woli Rady Gminy (wyrażonej aktem przyjęcia uchwały o planie miejscowym) i z pominięciem roli poszczególnych mieszkańców (gwarantowanej im poprzez instytucję konsultacji społecznych), decyzja idąca zdecydowanie „pod prąd” zapisom planu miejscowego zdaje się dowodzić

jawnego ich lekceważenia, a sensowność procedury planistycznej i zaangażowania setek jej uczestników staje pod znakiem zapytania.

17. W wyżej opisanym kontekście, zmiana koncepcji komunikacyjnej osiedla Polana Żywiecka, która zaczyna właśnie być wdrażana, pozostaje w jaskrawej sprzeczności z deklarowaną przez Władze Miasta Krakowa polityką ochrony zieleni i dbania o środowisko. Niszczenie istniejących terenów zielonych stoi w sprzeczności z „Kierunkami rozwoju i zarządzania terenami zielonymi w Krakowie na lata 2019-2030” w szczególności z rozdziałem „Zachowanie, rozwój i tworzenie nowych terenów zieleni publicznej spełniających potrzeby społeczne”. W tym miejscu warto dodać, że §15 miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Polana Żywiecka” przewiduje w pasie ulicy KDW.5 przeprowadzenie dodatkowych nasadzeń drzew (ciąg zieleni wysokiej), gdy tymczasem decyzja o budowie drogi lokalnej realizowanej obecnie w ramach postępowania ZIM.ZP.262.2.28.2020, o szerokości jezdni poszerzonej – zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia - względem planistycznego minimum, skutkuje koniecznością dodatkowej wycinki drzew z pasa Lasu Borkowskiego. Istotną funkcję przyrodniczą obszaru zieleni wysokiej jaką stanowi Lasu Borkowski m.in. tej części, wskazuje Prognoza Oddziaływania na Środowisko do Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru „Polana Żywiecka” (str. 10), uznając teren za „ważny węzeł ekologiczny”. Ten sam dokument formułuje wyraźny nakaz dążenia do zachowania jak największej ilości okazałych zadrzewień powstałych w wyniku sukcesji naturalnej (str. 20 Prognozy). Cała sytuacja wymaga więc pisemnego ustosunkowania się Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Miast Krakowa
18. Zapewne nie bez powodu więc Wydział Gospodarki Komunalnej pismem nr GK-07.720.9.2020 z dnia 17.02.2020 ponowił swoje stanowisko, zgodnie z którym rekomenduje przeprowadzenie połączenia ul. Szczerbińskiego z ulicą 8 Pułku Ułanów”.
19. Z kolei – co szczególnie istotne i symptomatyczne – Zarząd Dróg Miasta Krakowa w piśmie z dnia 4 lutego 2019 r. (RU.461.1.54.2020) wyraził opinię, że planowaną drogę „na odcinku pomiędzy zjazdem z ul. Ks. W. Karabuły do skrzyżowania z projektowaną ul. 8 Pułku Ułanów, należy projektować jako drogę publiczną klasy dojazdowej”, a nie jako drogę odpowiadającą klasie L (lokalnej).

IV. Zlekceważenie dotychczasowych analiz i przyjętych w ich wyniku zapisów obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego rejonu „Polana Żywiecka” i „ulicy 8 Pułku Ułanów” w zakresie zrównoważonego rozwoju, warunków wypoczynku, rekreacji i zdrowia mieszkańców.

20. Teren przy lesie to nie tylko przyroda ze wszystkimi żyjącymi w nim i bogato występującymi gatunkami roślin i zwierząt (w tym gatunków chronionych), ale również ważny teren rekreacyjny do biegania, spotkań towarzyskich ogółu mieszkańców miasta Krakowa, jak też mieszkańców całej dzielnicy, spacerowania z dziećmi, wyprowadzania psów na spacer. Bezpośrednie sąsiedztwo ruchliwej ulicy o kategorii drogi lokalnej, z towarzyszącym temu hałasem sprawi, że ta część Lasu Borkowskiego straci swoje walory, co jest nie do przyjęcia. Co więcej na skutek podjętych niejasnych działań ogół mieszkańców nie ma wiedzy, że takie prace są planowane, co z punktu widzenia dobra

wspólnego jakim jest przyroda jest postępowaniem niezgodnym z obecnie obowiązującymi przepisami prawa.

21. Obecnie las w sąsiedztwie ulicy Ks. W. Karabuły, zachowuje charakter parkowy. W chwili uruchomienia wzdłuż jego ściany ruchu z większej części osiedla Polana Żywiecka **utraci on ten charakter**. Stanie się lasem takim, jaki obecnie można obserwować wzdłuż ulicy Żywieckiej czy Zawifej – pozbawionym warunków do wypoczynku, z hałasem przejeżdżającej obok „rzeki” samochodów i zapachem spalin.
22. Biorąc pod uwagę planowane obecnie – **wbrew wcześniejszym uzgodnieniom i podjętym decyzjom** (m.in. przy okazji sporządzania i rozpatrywania wniosków i uwag do planów miejscowych „Rejon przebiegu ul. 8 Pułku Ułanów” oraz „Polana Żywiecka”) - zaślepienie ulicy Szczerbińskiego i realizacja nowej projektowanej drogi o klasie drogi lokalnej zwiększy ruch samochodowy i natężenie hałasu, co diametralnie zmieni komfort życia mieszkańców. Niektóre budynki mieszkalne przy ulicy Ks. W. Karabuły zostały wzniesione w odległości 4 metrów od granicy działek przewidzianych pod pas drogowy planowanej drogi lokalnej. Nie jest to bez znaczenia z perspektywy osób, które realizowały swoje inwestycje mieszkalne zgodnie z przepisami szeroko rozumianego prawa budowlanego, ale i w zaufaniu, że założenia obowiązującego, uchwalonego przez Radę Miasta Krakowa planu miejscowego w tej okolicy będą przez Gminę Kraków respektowane. Tymczasem zmiana koncepcji komunikacyjnej związanej z zaślepieniem ulicy Szczerbińskiego i z konsekwencjami tego w zakresie obecnie rozpoczynanej inwestycji drogowej, spowodują, że ruch samochodowy, jaki będzie przebiegał w odległości zaledwie kilku metrów od ich okien, będzie nieporównywalnie większy niż można było zakładać w oparciu o zapisy planu miejscowego. Niewątpliwie logika i dbałość o wszystkich mieszkańców miasta – a nie tylko tych z ulicy Szczerbińskiego – nakazywałyby więc utrzymać koncepcję jej połączenia z ulicą 8 Pułku Ułanów, co spowodowałoby równomierny rozkład ruchu samochodowego, jak i brak późniejszych postępowań odszkodowawczych przez tych właścicieli wobec Gminy.

V. Aspekt ekonomiczny.

23. Abstrahując od powyższych argumentów, zmiana koncepcji komunikacyjnej i przystępowania na obecnym etapie do budowy nowej drogi, **po prostu się nie opłaca**. Korzystniejszym z perspektywy Gminy rozwiązaniem jest wykorzystanie istniejącej infrastruktury (tj. już wybudowanej i przygotowywanej do połączenia z ulicą 8 Pułku Ułanów ulicy Szczerbińskiego). Powyższe więc wymaga pisemnego wyjaśnienia przez Gminę.
24. Na budowę nowej drogi potrzeba o wiele większych środków finansowych. Realizację tego przedsięwzięcia mogliby sfinansować inwestorzy terenów budowlanych położonych w obszarach MN.7 planu „Polana Żywiecka” i MN.1 projektu planu „Las Borkowski”, w których interesie jest powstanie tej drogi.
25. Reasumując, nasuwa się nieuchronnie poczucie, że planowane rozwiązania komunikacyjne w aktualnym kształcie zdecydowanie nie są uzasadnione z szerszej perspektywy i nie leżą w interesie Miasta Kraków, a wręcz są z nim sprzeczne. Nie leżą również w interesie ogółu mieszkańców miasta Kraków, jak i mieszkańców osiedla

Polana Żywiecka. Rozpoczęta umową o prace projektowe inwestycja odbędzie się po prostu kosztem – niepotrzebnym – budżetu Gminy. Gdyby bowiem nie postanowiono obecnie (w sposób zresztą pozbawiony publicznej dyskusji na ten temat) i bez podstaw odstąpić od koncepcji i aktów planistycznych z okresu szeregu ostatnich lat, postanawiając w niejasny sposób- nieoczekiwanie zaślepić ulicę Szczerbińskiego i zamiast jej wykorzystania przystąpić do budowy kosztującej wiele milionów zł nowej drogi klasy lokalnej, to drogę odpowiadającą ujętej już w 2013 roku w planie miejscowym „Polana Żywiecka” drodze KDW.5 wykonać musiałby prywatny inwestor – właściciel terenów leżących na północ od ulicy Ks. W. Karabuły. Tym bardziej, że nie musiałby wykonywać całej drogi KDW.5, a tylko odcinek takiej drogi wewnętrznej łączący jego tereny z obecnie istniejącą ul. Ks. W. Karabuły, tj. bez potrzeby doprowadzania jej aż do projektowanej ulicy 8 Pułku Ułanów.

26. Skoro w toku dotychczasowych prac planistycznych i wszechstronnych analiz problemów komunikacyjnych tych okolic - w tym w planie miejscowym „Polana Żywiecka” czy w toku dyskusji publicznych nad planem „Rejon ul. 8 Pułku Ułanów” - odrzucono jednoznacznie i – jak się zdawało – ostatecznie pomysł by zaślepić ulicę Szczerbińskiego, to obecna zmiana decyzji, podjęta w niejasnych okolicznościach prowadzić musi do wniosku, że:

- a) albo uznano, że wcześniejsze opracowania i analizy, w tym dotyczące komunikacji i ochrony środowiska, sporządzane m.in. w toku procedur planistycznych uchwalania planu „Polana Borkowska” i planu „Rejon ul. 8 Pułku Ułanów” na zlecenie, a tym samym za środki publiczne, zwierały błędne wnioski, tj. były w przedmiotowym zakresie wadliwe bądź bezwartościowe (pytanie zresztą, czy i jakie to ma konsekwencje dla budżetu Miasta, który wydatkował znaczne środki finansowe i jakie kroki podjęto by wyegzekwować ewentualną odpowiedzialność odszkodowawczą od ich autorów),
- b) albo z innych przyczyn postanowiono zlekceważyć wcześniejsze prace i sporządzane na przestrzeni kilkunastu lat prac planistycznych analizy oraz wyniki tych procedur; nie sposób bowiem nie odnieść wrażenia, że angażowanie środków, absorbowanie jednostek miejskich, angażowanie mieszkańców do dyskusji publicznej nad sprawami, które najpierw zostają w określony sposób ustalone, po czym wraca się do nich i zmienia się je w zasadniczych elementach prowadzić do spadku zaufania do jednostek samorządu terytorialnego i ich organów.

Ta sprawa – jako istotna z punktu widzenia postępowania przez Gminę zgodnie z przepisami prawa - wymaga pilnego wyjaśnienia i pisemnego ustosunkowania się przez Gminę,

VI. Uwagi końcowe.

1. Ulica Ks. Adolfa Zagrodzkiego ma znaczenia jedynie dla zachodniego skrawka osiedla. Teraz więc paradoksalnie okazało się, że Gmina Miejska Kraków – uwzględniając – wbrew zapisom planistycznym - petycję mieszkańców ulicy Szczerbińskiego, spowodowała, że to

droga projektowana szlakiem KDW.5 de facto „będzie jedyną ulicą łączącą osiedle Polana Żywiecka, osiedle przy ul. Jagodowej, ul. Ks. W. Karabuły, ul. Zagrodzkiego, północną część Dzielnicy IX z ulicą 8 Pułku Ułanów, skupiając cały ruch z tych osiedli do ul. 8 Pułku Ułanów”, a w każdym razie ze zdecydowanej większości jego obszaru.

2. Powstaje więc pytanie, jakie przyczyny w rzeczywistości sprawiły, że podjęto decyzje o tak znaczącej zmianie koncepcji komunikacyjnej po uchwaleniu planu miejscowego i wbrew jego zapisom.
3. Celem pisma jest uzyskanie jasnych pisemnych odpowiedzi na wszystkie zagadnienia zawarte w piśmie, jak też na pytanie, dlaczego Gmina przystępuje do realizacji drogi publicznej na prywatnych terenach.
4. Wskazując na powyższe wnosimy o pilne ustosunkowanie się pisemnie do niniejszego pisma przez odpowiednie jednostki miejskie. Prosimy o szczegółowe odniesienie się do wszystkich zagadnień i pytań zawartych w petycji. Ponadto wnosimy o wstrzymanie wykonania zlecenia do ZIM.
5. Uprzejmie prosimy o uwzględnienie naszych wyrażonych na wstępie postulatów. W żaden sposób nie pozbawią one swobodnego dostępu do ul. 8 Pułku Ułanów, ponieważ w naszej ocenie dotychczas proponowane rozwiązania przewidywały infrastrukturę zapewniającą poprawną komunikację, co zresztą było potwierdzone w obowiązujących aktach prawa miejscowego.
6. W konsekwencji arbitralnych decyzji jednostek miejskich przy realizowanej obecnie koncepcji zmieniają się warunki życia ogółu mieszkańców miasta Krakowa, a przede wszystkim mieszkańców wschodniej części osiedla Polana Żywiecka, a walory i wartość nieruchomości przy takim rozkładzie komunikacyjnym znacząco spadną.
7. Z kolei zaniechanie obecnie przedmiotowej inwestycji będzie miało pozytywny wpływ na środowisko całego obszaru, a w sytuacji możliwości alternatywnych i bardziej uzasadnionych ekonomicznie rozwiązań komunikacyjnych inwestycja ta obecnie nie leży w interesie publicznym.
8. Zwracamy uwagę, że w petycji z dnia 6 października 2019 roku, mieszkańcy ulicy Szczerbińskiego eksponowali przede wszystkim obawę, że ich ulica „będzie jedyną ulicą łączącą osiedle Polana Żywiecka, osiedle przy ul. Jagodowej, ul. Karabuły, ul. Zagrodzkiego, północną część Dzielnicy IX z ulicą 8 Pułku Ułanów, skupiając cały ruch z tych osiedli do ul. 8 Pułku Ułanów.” Powyższe twierdzenie nie uwzględniało tego, co stanowił na ten temat plan miejscowy „Polana Żywiecka”. Ulica Szczerbińskiego miała być jednym z elementów „uzupełniającego układu komunikacyjnego”, wraz z pięcioma innymi ulicami, w tym dwoma z nich – także połączonymi z ulicą 8 Pułku Ułanów.

Prosimy o wyznaczenie nam spotkania w celu omówienia sprawy i poszukiwania alternatywnych rozwiązań.

Oświadczamy, iż wyrażamy zgodę na przetwarzanie naszych danych osobowych przez Urząd Miasta Krakowa dla potrzeb załatwienia spraw ujętych w niniejszej petycji.

Z poważaniem,

Załącznik nr 1 – mapka pogładowa z uwzględnieniem rozkładu komunikacyjnego i obrazowym ujęciem natężenia ruchu.

Załącznik nr 2 - pismo nr GK-07.720.9.2020 z dnia 17.02.2020 rekomendacja przeprowadzenia połączenia ul. Szczerbińskiego z ulicą 8 Pułku Ułanów”.

Załącznik nr 3 - pismo z dnia 4 lutego 2019 r. (RU.461.1.54.2020) opinia o planowanej drodze na odcinku pomiędzy zjazdem z ul. Ks. W. Karabuły do skrzyżowania z projektowaną ul. 8 Pułku Ułanów, jako drodze publicznej klasy dojazdowej, a nie jako drogę odpowiadającą klasie L (lokalnej).



Kraków, 17 LUT 2020

Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie
ul. Reymonta 20
30-059 Kraków

Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA BUDOWY ULICY ZLOKALIZOWANEJ NA DZIAŁKACH NR: 194/361, 194/83, 194/41, 194/327 OBRĘB 43 PODGÓRZE UZUPEŁNIAJĄCEJ UKŁAD KOMUNIKACYJNY W REJONIE UL. 8 PUŁKU UŁANÓW

W związku z nadesłanym pismem znak ZIM.IR.4002.4.126.2017 z dnia 22 stycznia 2020 roku w sprawie wydania warunków technicznych dla budowy ulicy zlokalizowanej na działkach nr: 194/361, 194/83, 194/41, 194/327 obręb 43 Podgórze uzupełniającej układ komunikacyjny w rejonie ul. 8 Pułku Ułanów, Wydział Gospodarki Komunalnej uprzejmie informuje.

Wydział podtrzymuje swoje stanowisko wyrażone pismem znak GK-07.7241.29.2019 z dnia 4 listopada 2019 roku, odnośnie przyłączenia ulicy Karola Szczerbińskiego do projektowanej ulicy 8 Pułku Ułanów. Połączenie to jest zgodne z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego „Polana Żywiecka” i „Rejon Przebiegu ulicy 8 Pułku Ułanów” oraz łatwiejsze do zrealizowania ze względu na brak konieczności wyegzekwowania działek od osób fizycznych.

Jeżeli jednak zlecona zostanie budowa przedmiotowej ulicy na działkach nr: 194/361, 194/83, 194/41, 194/327 obręb 43 Podgórze to Wydział sugeruje zaprojektować ją jako drogę klasy technicznej L (lokalną), o szerokości pasa ruchu wynoszącej 2,75m wraz z chodnikami po obu jej stronach o szerokości 2m każdy. Z racji charakteru klasy projektowanej drogi oraz istniejącego zagospodarowania przyległego terenu na planowanej ulicy należy zaprojektować środki służące uspokojeniu ruchu.

Dodatkowo Wydział informuje o konieczności stosowania przepisów ustawy z dnia 19 lipca 2019 roku o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz.U. z 2019 r. poz. 1696) oraz uchwały Nr XCI/2394/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 20 grudnia 2017 roku w sprawie ustalenia kierunków działania dla Prezydenta Miasta Krakowa w zakresie wspierania mobilności aktywnej realizowanej za pomocą Urządzeń Transportu Osobistego.

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x GK-07 aa

Urząd Miasta Krakowa
WYDZIAŁ GOSPODARKI KOMUNALNEJ
tel. +48 12 616 88 18, +48 12 616 88 01, e-mail: biuro@um.krakow.pl
31-949 Kraków, os. Zgody 2
www.krakow.pl

ZIM
Sukcesja
dnia 21 LUT 2020
podpis

os. Zgody 2
Data 2020-02-19





Zarząd Dróg
Miasta Krakowa

DI

Kraków, dn. 04.02.2019r.

RU.461.1.54.2020

AB-2.40

Zarząd Inwestycji Miejskich
w Krakowie
ul. Reymonta 20
31-059 Kraków

Dotyczy: warunków dot. budowy ulicy zlokalizowanej na działkach 194/361, 194/83, 194/41, 194/327 obr. 43 jedn. ewid. Podgórze jako uzupełniającego układu komunikacyjnego w rejonie projektowanej inwestycji pn.: "Budowa ul. 8 Pułku Ułanów"
Wasz znak: ZIM.IR.4002.4.126.2017

W odpowiedzi na pismo w sprawie jw. Zarząd Dróg Miasta Krakowa informuje, że planowaną drogę, przewidzianą w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Polana Żywiecka” zatwierdzonego uchwałą NR LXXXI/1239/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 11 września 2013r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego z dnia 26 września 2013r. poz. 5648 ze zm.) jako droga wewnętrzna o symbolu KDW.5, na odcinku pomiędzy zjazdem z ul. Ks. Karabudy do skrzyżowania z projektowaną ul. 8 Pułku Ułanów, należy projektować jako drogę publiczną klasy dojazdowej wraz z obustronnymi normatywnymi chodnikami.

Na odcinku przyległym do obszaru oznaczonego w w/w planie symbolem ZL - teren lasu należy rozważyć ograniczenie zakresu budowy nowej drogi (KDW.5) i przebudowy istniejącej (KDW.3, KDW.4) do jednostronnego chodnika (projektowanego po stronie zabudowy).

1. Jednocześnie tut. Zarząd przedstawia następujące warunki techniczne w zakresie branży drogowej dla przedmiotowego zadania:
1. Parametry techniczne układu drogowego przeznaczonego do budowy (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), projektować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124).
2. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym/projektowanym, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłości podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia układu drogowego oraz terenu przyległego.
3. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego.
4. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z ww. Rozporządzeniem.
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
6. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej przewidzieć przebudowę istniejących skrzyżowań, zjazdów i dojazdów w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
tel. +48 12 616 70 00 (centrala) +48 12 616 75 55 (Centrum Sterowania Ruchem)
fax: +48 12 616 7417, sekretariat@zdmk.krakow.pl
31-584 Kraków ul. Centralna 53
ePUAP/ZIKIT/SkytkaESP
www.zdmk.krakow.pl

2019/01/14/2020/0457
13 LUT 2020
[Signature]

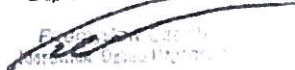
7. Konstrukcje nawierzchni powinny być projektowane w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności, jednocześnie powinny uwzględnić uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich.
8. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i powinny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dokumentacja projektowa powinna uzyskać pozytywną opinię Zespołu Konsultacyjnego ds. dostępności Infrastruktury Miejskiej Do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych działający przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa.
9. Zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia dla układu drogowego.
10. W zakresie chodników:
 - a) zakres budowy chodników należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego tj. powiązanie z projektowanymi/istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem istniejącej zabudowy,
 - b) minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m (do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża),
 - c) szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych,
 - d) ciągi piesze powinny mieć normatywne pochYLENIA podłużne i poprzeczne,
 - e) odkrycie krawężników na przejściach dla pieszych: 2,0cm (wymagana opinia audytu rowerowego). W obszarze przejść stosować pasy informacyjne o szerokości 80cm dla osób niewidomych i słabowidzących,
 - f) krawężniki przejazdowe na zjazdach winny posiadać obniżenie do 4 cm (chodniki), do 2 cm (pobocza),
 - g) krawężniki poza obszarem zjazdów wykonać o odkryciu 12cm.
 - h) warstwy konstrukcji stosować pod ławą fundamentową obrzeża/krawężnika.

II. Ponadto informujemy, że należy:

1. W zakresie geometrii docelowego układu drogowego uzyskać opinię - UMK Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu.
2. Uzyskać pozytywną opinię audytu rowerowego.
3. O warunki w zakresie odwodnienia wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.
4. Rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci,
 - a) uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/decyzje/opinie/uzgodnienia,
 - b) uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne.

III. Projekt budowlany zawierający rozwiązania techniczne dla przedmiotowego zadania podlega uzgodnieniu w tut. Zarządzie.

Z up. DYREKTORA UMK



Otrzymują:

1 x Adresat;

1 x RU aa (7257/2020, ID: 1801518)

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
tel. +48 12 616 70 00 (centrał) +48 12 616 75 55 (Centrum Sterowania Ruchem)
fax: +48 12 616 7417, sekretariat@zdmk.krakow.pl
31-586 Kraków ul. Centralna 53
ePUAP:/ZMOT/SkrytkaESP
www.zdmk.krakow.pl