Zamierzenie budowlane:	**„WIELOWARIANTOWA KONCEPCJA BUDOWY LINII TRAMWAJOWEJ WRAZ Z PĘTLĄ TRAMWAJOWĄ ORAZ PARKINGIEM P+R I ROZBUDOWY ULICY DOMAGAŁY W OBSZARZE RYBITW”**	
Adres inwestycji:	Miasto: KRAKÓW Województwo: małopolskie	
Rodzaj opracowania:	**KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA**	**Część I**
Stadium:	Etap I – opiniowanie faza 1	
Przedmiot opracowania:	UKŁAD DROGOWO-TRAMWAJOWY	Numer tomu: **-** Rewizja: **01**
Spis zawartości:	str. 2	

Inwestor:	Kraków **Gmina Miejska Kraków – Urząd Miasta Krakowa,** Pl. Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków

Jednostka projektowa:	SWECO **Sweco Polska sp. z o.o.** ul. Franklina Roosevelta 22, 60-829 Poznań Telefon +48 61 864 93 00 Fax +48 61 864 93 01 **Sweco Polska sp. z o.o.** ul. Bracka 28, 40-858 Katowice Telefon +48 32 607 32 80 Fax. +48 32 209 44 00
Numer projektu:	*400047*

Funkcja:	Tytuł, imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
Koordynator, Główny Projektant	inż. Jakub KIWIC	drogowa	SLK/1927/POOD/07	
Koordynator, Projektant	mgr inż. Adam DOWIAT	drogowa	SLK/5296/POOD/14	
Opracowujący	mgr inż. Adrian LECHOWICZ	drogowa	-	
Opracowujący	inż. Łukasz DESKA	drogowa	-	

Katowice, luty 2022 r.

SPIS ZAWARTOŚCI DOKUMENTACJI

CZĘŚĆ OPISOWA – zawartość	**Nr strony**

SPIS ZAWARTOŚCI DOKUMENTACJI 2

OPIS TECHNICZNY 5

1. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA 5

2. PODSTAWA OPRACOWANIA 5
2.1. Dokumentacja formalno-prawna 5
2.2. Materiały geodezyjne 5
2.3. Wizja lokalna 5
2.4. Dokumenty planistyczne 5

3. STAN ISTNIEJĄCY 6
3.1. Istniejący układ drogowy 6
3.2. Istniejący układ torowy 6
3.3. Istniejące uzbrojenie terenu 7

4. STAN PROJEKTOWANY – ROZWIĄZANIA OGÓLNE 7
4.1. Przeznaczenie i program użytkowy 7
4.2. Forma architektoniczna i funkcje rozbudowywanego układu drogowo-tramwajowego ... 7
4.3. Uwarunkowania dotyczące odstępstw od przepisów technicznych 7
4.4. Układ tramwajowy 7
4.4.1. Parametry techniczne torowiska na szlaku 7
4.4.2. Parametry techniczne torowiska w obszarze pętli tramwajowej 8
4.4.3. Smarownice szyn 8
4.5. Układ drogowy 8
4.5.1. Jezdnie 8
4.5.2. Zjazdy 9
4.5.3. Przystanki tramwajowe na szlaku 9
4.5.4. Przystanki autobusowe na szlaku 9
4.5.5. Rozwiązania w ruchu pieszych 9
4.5.6. Rozwiązania w ruchu rowerowym 9
4.5.7. Konstrukcje nawierzchni 10
4.5.8. Odwodnienie układu drogowo-tramwajowego 10
4.5.9. Pasy i powierzchnie brukowane wyłączone z ruchu (opaski) 10
4.5.10. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu i ogrodzenia 10
4.6. Zapewnienie warunków niezbędnych do korzystania przez osoby niepełnosprawne 10
4.7. Zieleń 11
4.8. Elementy małej architektury 11
4.9. Przebudowa i budowa sieci uzbrojenia terenu 11
4.10. Projekty sąsiednie 11

5. STAN PROJEKTOWANY – ROZWIĄZANIA SZCZEGÓŁOWE 12
5.1. Wariant 1 12
5.1.1. Układ drogowy 14
5.1.2. Pętla tramwajowa 14
5.1.3. Terminal autobusowy 14
5.1.4. Parking P+R 14
5.1.5. Zatoka K+R 14
5.1.6. Parking dla rowerów 15
5.1.7. Odstępstwa od przepisów technicznych 15
5.1.8. Istotne uwarunkowania 15
5.2. Wariant 2 15
5.2.1. Układ drogowy 15
5.2.2. Pętla tramwajowa 15
5.2.3. Terminal autobusowy 16
5.2.4. Parking P+R 16
5.2.5. Zatoka K+R 16

5.2.6. Parking dla rowerów ... 16
5.2.7. Odstępstwa od przepisów technicznych ... 16
5.2.8. Istotne uwarunkowania ... 16
5.3. Wariant 3 ... 17
5.3.1. Układ drogowy ... 19
5.3.2. Pętla tramwajowa ... 19
5.3.3. Terminal autobusowy ... 19
5.3.4. Parking P+R ... 20
5.3.5. Zatoka K+R ... 20
5.3.6. Parking dla rowerów ... 20
5.3.7. Odstępstwa od przepisów technicznych ... 20
5.3.8. Istotne uwarunkowania ... 20
5.4. Wariant 4 ... 21
5.4.1. Układ drogowy ... 22
5.4.2. Pętla tramwajowa ... 22
5.4.3. Terminal autobusowy ... 22
5.4.4. Parking P+R ... 22
5.4.5. Zatoka K+R ... 22
5.4.6. Parking dla rowerów ... 22
5.4.7. Odstępstwa od przepisów technicznych ... 23
5.4.8. Istotne uwarunkowania ... 23
5.5. Wariant 5A ... 23
5.5.1. Układ drogowy ... 23
5.5.2. Pętla tramwajowa ... 23
5.5.3. Terminal autobusowy ... 23
5.5.4. Parking P+R ... 24
5.5.5. Zatoka K+R ... 24
5.5.6. Parking dla rowerów ... 24
5.5.7. Odstępstwa od przepisów technicznych ... 24
5.5.8. Istotne uwarunkowania ... 24
5.6. Wariant 5B ... 24
5.6.1. Układ drogowy ... 24
5.6.2. Pętla tramwajowa ... 25
5.6.3. Terminal autobusowy ... 25
5.6.4. Parking P+R ... 25
5.6.5. Zatoka K+R ... 25
5.6.6. Parking dla rowerów ... 25
5.6.7. Odstępstwa od przepisów technicznych ... 25
5.6.8. Istotne uwarunkowania ... 26
5.7. Wariant 6 – odrzucony ... 26
5.8. Wariant 7 ... 26
5.8.1. Układ drogowy ... 26
5.8.2. Pętla tramwajowa ... 26
5.8.3. Terminal autobusowy ... 26
5.8.4. Parking P+R ... 27
5.8.5. Zatoka K+R ... 27
5.8.6. Parking dla rowerów ... 27
5.8.7. Odstępstwa od przepisów technicznych ... 27
5.8.8. Istotne uwarunkowania ... 27

CZĘŚĆ GRAFICZNA – zawartość

- **Część wspólna wszystkich wariantów:**
  - Rys. I.WSP.1 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.WSP.2 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.WSP.3 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.WSP.4 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.WSP.5 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.WSP.6 - Plan sytuacyjny
  -
- **Wariant 1:**
  - Rys. I.W1.0 - Orientacja
  - Rys. I.W1.7 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W1.8 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W1.9 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W1.10 - Plan sytuacyjny
  -
- **Wariant 2:**
  - Rys. I.W2.0 - Orientacja
  - Rys. I.W2.7 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W2.8 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W2.9 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W2.10 - Plan sytuacyjny
- **Wariant 3:**
  - Rys. I.W3.0 - Orientacja
  - Rys. I.W3.7 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W3.8 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W3.9 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W3.10 - Plan sytuacyjny
- **Wariant 4:**
  - Rys. I.W4.0 - Orientacja
  - Rys. I.W4.7 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W4.8 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W4.9 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W4.10 - Plan sytuacyjny
- **Wariant 5A:**
  - Rys. I.W5A.0 - Orientacja
  - Rys. I.W5A.7 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W5A.8 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W5A.9 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W5A.10 - Plan sytuacyjny
- **Wariant 5B:**
  - Rys. I.W5B.0 - Orientacja
  - Rys. I.W5B.7 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W5B.8 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W5B.9 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W5B.10 - Plan sytuacyjny
- **Wariant 7:**
  - Rys. I.W7.0 - Orientacja
  - Rys. I.W7.7 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W7.8 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W7.9 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W7.10 - Plan sytuacyjny
  - Rys. I.W7.11 - Plan sytuacyjny

OPIS TECHNICZNY

1. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej wraz z pętlą tramwajową oraz parkingiem P+R **w ramach części I** opracowania pn.:

„Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej wraz z pętlą tramwajową oraz parkingiem P+R i rozbudowy ulicy Domagały w obszarze Rybitw”

Niniejsze opracowanie zawiera koncepcyjne rozwiązania dotyczące rozbudowy linii tramwajowej i układu drogowego na odcinku od istniejącej pętli tramwajowej „Mały Płaszów” do obszaru węzła drogowego „Kraków Przewóz” lub dalej w kierunku wschodnim (w zależności od poszczególnych wariantów).

Celem opracowania jest „uzyskanie merytorycznej podstawy do weryfikacji ustaleń dotyczących przebiegu linii tramwajowej, łączącej istniejąca linię tramwajowa w Małym Płaszowie z węzłem drogowym Kraków Przewóz, wraz z pętlą tramwajową, terminalem autobusowym oraz parkingiem typu P+R”.

Zakres inwestycji w ramach przedmiotowego opracowania obejmuje ciąg ulic Lipska, Surzyckiego, Rybitwy, Botewa, Śliwiaka oraz wloty ulic poprzecznych jak np.: Albatrosów, Półłanki, Bartników, Wrobela. W zależności od wariantu zakres opracowania może obejmować również inne ulice jak np. Trakt Papieski.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

2.1. Dokumentacja formalno-prawna

- Umowa nr W/II/121/GK/6/2021 zarejestrowana w Generalnym Rejestrze Umów i Zleceń Skarbnika Miasta Krakowa w dniu 11 czerwca 2021 roku zawarta w Krakowie pomiędzy Zamawiającym tj. Gminą Miejską Kraków a Wykonawcą – Sweco Polska Sp. z o.o. ul. Franklina Roosevelta 22, 60-829 Poznań,
- Załączniki do Umowy,
- Obowiązujące w mieście Kraków wytyczne, zarządzenia, rekomendacje, standardy itd.,
- Uzyskane wytyczne od jednostek miejskich.

2.2. Materiały geodezyjne

Mapę zasadniczą w skali 1:500 pozyskano z ośrodka dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej.

2.3. Wizja lokalna

Wizje lokalne w terenie inwestycji zostały przeprowadzone przez pracowników jednostki projektowej tj. Sweco Polska Sp. z o. o. m.in. w lipcu 2021 r.

2.4. Dokumenty planistyczne

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego – Załącznik nr 4 do Uchwały nr CXXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014 r.,
- obowiązujący Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Rybitwy-Północ”,
- projekt Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Nowe Miasto” – wersja otrzymana 26.10.2021 r. wraz z otrzymanymi wyjaśnieniami.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1. Istniejący układ drogowy

- **ulica Lipska (klasa Z)**

Ulica dwujezdniowa, dwukierunkowa o przekroju 2x3 zawierającym pas dla autobusów w każdym kierunku. Nawierzchnia jezdni wykonana z mieszanki asfaltowej. Wzdłuż ulicy zarówno po południowej jak i północnej stronie zlokalizowany jest chodnik i ścieżka rowerowa.

W środkowym pasie rozdziału usytuowana jest dwutorowa linia tramwajowa.

W ciągu ww. ulicy zlokalizowane są przystanki autobusowe, zjazdy i przejścia dla pieszych.

- **ulica Surzyckiego (klasy G)**

Ulica dwujezdniowa, dwukierunkowa. Jezdnia północna posiada 2 pasy ruchu, natomiast jezdnia południowa posiada 3 pasy ruchu. Nawierzchnia jezdni wykonana z mieszanki asfaltowej.

Wzdłuż ulicy zarówno po południowej jak i północnej stronie zlokalizowany jest chodnik i ścieżka rowerowa. Środkowy pas rozdziału jest niezagospodarowany.

W ciągu ww. ulicy zlokalizowane są pasy do zawracania w obu kierunkach, przystanki autobusowe, zjazdy i przejścia dla pieszych.

- **ulica Rybitwy (klasy G)**

Ulica dwujezdniowa, dwukierunkowa. Jezdnia północna posiada 2 pasy ruchu, natomiast jezdnia południowa posiada 3 pasy ruchu. Nawierzchnia jezdni wykonana z mieszanki asfaltowej.

Wzdłuż ulicy zarówno po południowej jak i północnej stronie zlokalizowany jest chodnik i ścieżka rowerowa. Środkowy pas rozdziału jest niezagospodarowany.

W ciągu ww. ulicy zlokalizowane są pasy do zawracania w obu kierunkach, przystanki autobusowe, zjazdy i przejścia dla pieszych.

- **ulica Botewa (klasy G)**

Ulica dwujezdniowa, dwukierunkowa. Jezdnia północna posiada 2 pasy ruchu, natomiast jezdnia południowa posiada 3 pasy ruchu. Nawierzchnia jezdni wykonana z mieszanki asfaltowej.

Wzdłuż ulicy zarówno po południowej jak i północnej stronie zlokalizowany jest chodnik i ścieżka rowerowa. Środkowy pas rozdziału jest niezagospodarowany.

W ciągu ww. ulicy zlokalizowane są pasy do zawracania w obu kierunkach, przystanki autobusowe, zjazdy i przejścia dla pieszych.

- **ulica Śliwiaka (klasy G)**

Ulica dwujezdniowa, dwukierunkowa. Jezdnia północna posiada 2 pasy ruchu, natomiast jezdnia południowa posiada 3 pasy ruchu. Nawierzchnia jezdni wykonana z mieszanki asfaltowej.

Wzdłuż ulicy po południowej stronie zlokalizowany jest chodnik. Brak jest ścieżki rowerowej. Po północnej stronie zlokalizowany jest ciąg pieszo-rowerowy. Środkowy pas rozdziału jest niezagospodarowany a jego szerokość zmniejsza się do ok. 2,00 m w rejonie skrzyżowania z ul. Wrobela.

W ciągu ww. ulicy zlokalizowane są przystanki autobusowe, zjazdy i przejścia dla pieszych. Nie występują pasy do zawracania.

- **ulica Trakt Papieski (klasa Z)**

Ulica jednojezdniowa, dwukierunkowa o przekroju 1x2. Nawierzchnia jezdni wykonana z mieszanki asfaltowej.

Wzdłuż ulicy po północnej stronie zlokalizowana jest ścieżka rowerowa o nawierzchni bitumicznej i droga o nawierzchni twardej nieulepszonej stanowiąca dojazd do przyległych pól. Brak jest chodnika.

3.2. Istniejący układ torowy

W planowanym zakresie inwestycji, dwutorowa linia tramwajowa poprowadzona jest w środku pasa rozdziału ulicy Lipskiej i jest zakończona pętla tramwajową „Mały Płaszów” zlokalizowaną po północnej stronie ulicy Lipskiej.

3.3. Istniejące uzbrojenie terenu

W obszarze inwestycji zlokalizowany jest wodociąg, gazociąg, sieć ciepłownicza, kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, oświetlenie uliczne, sygnalizacja świetlna, sieć elektroenergetyczna oraz telekomunikacyjna.

4. STAN PROJEKTOWANY – ROZWIĄZANIA OGÓLNE

4.1. Przeznaczenie i program użytkowy

Cele użytkowe planowanego układu tramwajowo-drogowego:

- nowe połączenie tramwajowe,
- usprawnienie obsługi autobusowej i tramwajowej komunikacji zbiorowej,
- zapewnienie warunków bezpieczeństwa na drodze,
- poprawa warunków dla pieszych, w tym osób niepełnosprawnych,
- poprawa warunków dla rowerzystów.
- zapewnienie minimalnej średniej prędkości przejazdu na odcinku od pętli Mały Płaszów do planowanej pętli tramwajowej (z uwzględnieniem zatrzymań na przystankach/skrzyżowaniach) V=26 km/h,

Rozwiązania dotyczące infrastruktury tramwajowej zostały opracowane w dostosowaniu do taboru tramwajowego PESA 2014N.

4.2. Forma architektoniczna i funkcje rozbudowywanego układu drogowo-tramwajowego

Rozbudowywany układ drogowy i torowy jest obiektem ogólnodostępnym pełniącym funkcje komunikacyjne.

Funkcją nowego układu drogowego i torowego jest również zapewnienie kierującym i podróżnym przemieszczanie się w warunkach możliwie najbezpieczniejszych.

Przy planowaniu przestrzennym dróg i torowiska uwzględniono istniejące zagospodarowanie terenu oraz – w razie możliwości - projekty sąsiadujące i/lub kolidujące z planowaną inwestycją.

4.3. Uwarunkowania dotyczące odstępstw od przepisów technicznych

Ze względu na konieczność wzajemnego skoordynowania rozwiązań sytuacyjnych i wysokościowych w zakresie układu drogowego i tramwajowego nie wyklucza się konieczności zaprojektowania rozwiązań niezgodnych z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Z tego względu, przed uzyskaniem decyzji realizacyjnej dla wybranego wariantu należy uzyskać zgodę na odstępstwo / odstępstwa od ww. przepisów techniczno-budowlanych.

Zidentyfikowane przewidywane odstępstwa w poszczególnych wariantach przedstawiono w opisach szczegółowych wariantów.

Natomiast szczegółowe rozwiązania wraz potwierdzeniem konieczności uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów technicznych powinny być znane na dalszym etapie opracowania dokumentacji projektowej (projekt budowlany).

4.4. Układ tramwajowy

Planuje się budowę (przedłużenie) dwutorowej linii tramwajowej na odcinku od istniejącej pętli „Mały Płaszów” do planowanego węzła przesiadkowego w rejonie węzła drogowego :Kraków Przewóz”. Linię tramwajową przewiduje się poprowadzić w środkowym pasie dzielącym jezdnię południową i północną.

Przebieg linii tramwajowej jest wspólny we wszystkich wariantach na odcinku od pętli „Mały Płaszów” do rejonu skrzyżowania z ul. Bartników (lokalizacja węzła przesiadkowego w ramach wariantu W4).

W ramach niniejszego opracowania przewidziano możliwość rozbudowy linii tramwajowej w kierunku osiedla Złocień. W tym celu przedstawiono docelowy układ tramwajowy w obszarze 4 skrzyżowań z drogami przewidzianymi w projekcie MPZP „Nowe Miasto”, który uwzględnia trójkąty torowe wraz z rozjazdami i zwrotnicami umożliwiającymi kontynuację dwutorowej linii tramwajowej w kierunku południowym.

4.4.1. Parametry techniczne torowiska na szlaku

Parametry techniczne projektowanych torowisk tramwajowych:

- rodzaj torowiska na szlaku: dwutorowe,
- rozstaw osi torów: 3,00 m – 4,00 m,
- rozstaw szyn w torze: 1435 mm,
- rodzaj szyn: 49E1, 59R2, 60R2,
- minimalna wartość łuku poziomego: R=200 m,
- maksymalna prędkość jazdy: V=70 km/h.

4.4.2. Parametry techniczne torowiska w obszarze pętli tramwajowej

Parametry techniczne projektowanych torowisk tramwajowych:

- rozstaw osi torów: min. 3,00 m,
- rozstaw szyn w torze: 1435 mm,
- rodzaj szyn: 49E1, 59R2, 60R2,
- minimalna wartość łuku poziomego: R=25 m,

4.4.3. Smarownice szyn

Dla zmniejszenia zużycia bocznego szyn oraz hałasu przewiduje się zastosowanie smarownic szyn w miejscach newralgicznych z uwagi na generowanie hałasu przed łukami i łukami z krzywymi przejściowymi o promieniu R≤ 75 m. Smarownice należy zabudować przed początkiem układu krzywoliniowego toru/zwrotnicy.

Ciągła praca smarownic powinna zapewnić rozprowadzenie środka smarującego na długości łuków poziomych.

4.5. Układ drogowy

W trakcie prowadzonych prac i analiz starano się poprowadzić nową linię tramwajową w istniejącym pasie rozdziału w sposób możliwie najmniej inwazyjny pod względem koniecznej przebudowy i rozbudowy przyległych jezdni, skrzyżowań, chodników, ścieżek rowerowych, przystanków autobusowych oraz ingerencji w zagospodarowania przyległych nieruchomości. W powyższych analizach uwzględniono również lokalizację istniejącego oznakowania pionowego i sygnalizatorów w kontekście wymaganych odległości od osi torów tramwajowych.

Jednak ze względu na:

- ograniczenia w szerokości istniejącego pasa rozdziału,
- konieczność uwzględnienia azyli dla pieszych o szerokości min.3,00 m,
- wymagania techniczne i funkcjonalne dotyczące geometrii linii tramwajowej i infrastruktury towarzyszącej

na zdecydowanej większości opracowywanego odcinka ciągu ulic konieczna okazała się rozbudowa układu drogowego polegająca na odsunięciu jezdni północnej i/lub południowej od torowiska umożliwiająca lokalizację dwutorowej linii tramwajowej wraz z przystankami tramwajowymi w pasie rozdziału oraz zastosowanie wymaganych szerokości azyli dla pieszych.

Zakres przebudowy i rozbudowy układu drogowego jest wspólny we wszystkich wariantach na odcinku od pętli „Mały Płaszów” do rejonu skrzyżowania z ul. Bartników.

4.5.1. Jezdnie

Poniżej przedstawiono parametry poszczególnych dróg:

- ciąg ulic: Lipska – Surzyckiego – Rybitwy – Botewa - Śliwiaka:
  - rodzaj: publiczna,
  - lokalizacja: na terenie zabudowy,
  - kategoria: powiatowa,
  - klasa techniczna: G,
  - prędkość projektowa: Vp=60 km/h,
  - prędkość dopuszczalna: Vdop=70 km/h,
  - prędkość miarodajna: Vm=80 km/h,
  - przekrój drogi: dwujezdniowa,

- ilość kierunków ruchu: dwukierunkowa,
- szerokość pasa ruchu na prostej: 3,50 m,
- min. wartość łuku poziomego osi jezdni: R=960 m,
- torowisko w pasie rozdziału: tak.

4.5.2. Zjazdy

Zaprojektowano przebudowę zjazdów publicznych i indywidualnych w dostosowaniu do istniejącego zagospodarowania terenu przyległych nieruchomości. Szerokości zjazdów zaprojektowano w dostosowaniu szerokości istniejących bram.

4.5.3. Przystanki tramwajowe na szlaku

Na terenie planowanej inwestycji planuje się – w zależności od wariantu - budowę nowych peronów przystankowych i/lub przebudowę istniejących przystanków.

Poniżej przedstawiono parametry peronów przystankowych:

- długość peronu tramwajowego: 45 m,
- szerokość peronu tramwajowego: min. 3,5 m,
- długość pochylni: 4,0 m,
- wysokość krawędzi peronu tramwajowego od główki szyny: 21,0 cm (± 1,0 cm),
- odległość krawędzi peronu od osi toru: 1,25 m.

Perony przewiduje się wyposażyć w wiaty przystankowe w standardzie obowiązującym w mieście Kraków.

4.5.4. Przystanki autobusowe na szlaku

Na terenie planowanej inwestycji planuje się – w zależności od wariantu - budowę nowych peronów przystankowych i/lub przebudowę istniejących przystanków.

Poniżej przedstawiono parametry peronów przystankowych:

- długość peronu autobusowego: 20 m,
- szerokość peronu autobusowego: min. 3,5 m,
- wysokość krawędzi peronu autobusowego od poziomu zatoki: 18,0 cm (± 1,0 cm),
- pochylenie poprzeczne peronu: 2%.

4.5.5. Rozwiązania w ruchu pieszych

Na terenie planowanej inwestycji przewiduje się ruch pieszych:

- na chodnikach,
- na ciągach pieszo-jezdnych stanowiących drogi wewnętrzne (serwisowe),
- na peronach przystankowych.

Szerokość projektowanych chodników na większości odcinków wynosi 2,00 m. W miejscach, gdzie występują ograniczenia terenowe w postaci np. istniejących obiektów oraz / lub ze względu na chęć ochrony istniejących drzew zaprojektowano miejscowe zawężenia chodników do szerokości min. 1,25 m.

Ciąg pieszo-jezdny o szerokości 6,00 m zaprojektowano w poszczególnych wariantach w miejscu, gdzie przewiduje się odtworzyć istniejącą drogę serwisową zapewniającą dostęp do drogi publicznej z posesji prywatnych.

W rejonie skrzyżowań oraz przystanków autobusowych i tramwajowych zaprojektowane zostały przejścia dla pieszych. Minimalna szerokość zaprojektowanych przejść dla pieszych wynosi 4,00 m.

4.5.6. Rozwiązania w ruchu rowerowym

Na terenie planowanej inwestycji przewiduje się ruch rowerowy:

- na ścieżkach rowerowych jedno i dwukierunkowych,
- na ciągach pieszo-jezdnych stanowiących drogi wewnętrzne,

- na jezdni, w miejscach gdzie nie zaprojektowano ścieżek rowerowych / ciągów pieszo-rowerowych / ciągów pieszo-jezdnych.

Szerokość projektowanych dwukierunkowych ścieżek rowerowych na większości odcinków wynosi 2,50 m. W miejscach, gdzie występują ograniczenia terenowe w postaci np. istniejących obiektów i / lub ze względu na chęć ochrony istniejących drzew oraz / lub na dowiązaniach do ścieżek rowerowych realizowanych wg odrębnej inwestycji, przewiduje się odcinkowe zawężenia chodników do szerokości min. 2,00 m. W miejscach włączeń i wyłączeń ruchu rowerowego z jezdni wyznaczono:

- jednokierunkowe ścieżki rowerowe prowadzone niezależnie od geometrii jezdni.

Szerokość projektowanych jednokierunkowych ścieżek rowerowych i pasów ruchu dla rowerów wynosi 1,50 m.

W rejonie skrzyżowań oraz przystanków autobusowo-tramwajowych zaprojektowane zostały przejazdy rowerowe. Minimalna szerokość zaprojektowanych przejazdów wynosi:

3,00 m – w przypadku przejazdu dwukierunkowego.

4.5.7. Konstrukcje nawierzchni

Proponowane konstrukcje nawierzchni drogowych i tramwajowych zostaną przedstawione na dalszym etapie opracowywanej koncepcji.

4.5.8. Odwodnienie układu drogowo-tramwajowego

Proponowane rozwiązania dotyczące odwodnienia zostaną przedstawione na dalszym etapie opracowywanej koncepcji.

4.5.9. Pasy i powierzchnie brukowane wyłączone z ruchu (opaski)

Przewiduje się pasy i powierzchnie wyłączone z ruchu:

- pomiędzy ścieżkami rowerowymi a chodnikami - o szerokości 0,50 m,
- pomiędzy ścieżkami rowerowymi a jezdnią – o szerokości od 1,00 do 1,50 m,
- pomiędzy chodnikami a jezdnią – o szerokości od 0,00 do 1,50 m,
- pomiędzy chodnikami / ścieżką rowerową a torowiskiem – o szerokości od 0,50 do 1,50 m,
- pomiędzy peronami a jezdnią – o szerokości od 0,50 do 1,50 m,
- w miejscach, w których niezasadne było wprowadzenie pasów zieleni ze względu na uwarunkowania terenowe.

4.5.10. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu i ogrodzenia

Przewiduje się ogrodzenia segmentowe typu U-12a o wysokości 1,10 m:

- na krawędzi peronów przystankowych oddzielonych od jezdni opaską,
- na krawędzi peronów przystankowych oddzielonych opaską od ścieżki rowerowej,
- w miejscach o znacznej różnicy wysokości pomiędzy chodnikami a terenem przyległym,
- w miejscach uniemożliwiających przejście.

Szczegółowe rozwiązania dotyczące lokalizacji, formy, kolorystyki i materiału wygrodzenia powinny być zgodne z obowiązującymi standardami miasta Kraków.

4.6. Zapewnienie warunków niezbędnych do korzystania przez osoby niepełnosprawne

Warunki dla osób niepełnosprawnych przewiduje się zapewnić poprzez zastosowanie:

- w obszarze skrzyżowań, przejść dla pieszych, peronów przystankowych, szerokich ciągów pieszych powyżej 4,0 m oraz na placach miejskich, gdzie trudno zlokalizować punkty orientacyjne i krawędzie kierunkowe przydatne podczas poruszania się osobom z dysfunkcją wzroku systemu informacji fakturowej w postaci:
  - elementów galanterii drogowej (kostki, płytki itd.) z fakturą kierunkową,
  - elementów galanterii drogowej (kostki, płytki itd.) z fakturą ostrzegawczą,
  - elementów galanterii drogowej (kostki, płytki itd.) z fakturą uwagi,
  - pozostałych elementów w zakresie małej architektury oraz galanterii drogowej mających na celu ułatwienie poruszania się osobom niepełnosprawnym,
- obniżonego do 0-2 cm krawężnika na przejściach dla pieszych oraz przy miejscach postojowych dla osób niepełnosprawnych,
- kontrastowe oznaczenie krawężnika na przejściach dla pieszych,
- maksymalnych pochyleń podłużnych na ciągach pieszych (chodnikach) i pieszo-rowerowych – do 5,00 %,

- sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach informującej sygnałem dźwiękowym o możliwości przejścia przez skrzyżowanie („światło zielone”),
- ciągów pieszych o szerokości min. 2,00 mz miejscowymi zawężaniami do min. 1,25 m.

Szczegółowe rozwiązania dotyczące dostępności dla osób niepełnosprawnych należy opracować na etapie sporządzania dokumentacji projektowej (projekt budowlany), zgodnie z obowiązującymi w Krakowie standardami.

4.7. Zieleń

Przewiduje się wycinkę kolidujących drzew i krzewów, których zachowanie nie było możliwe.

Zaprojektowano pasy zieleni o szerokości minimalnej 1,50 m (min. 1,20 m bez uwzględnienia krawężników i obrzeży):

- w miejscach występujących drzew przewidzianych do pozostawienia,
- pomiędzy jezdniami a chodnikiem lub ścieżką rowerową,
- pomiędzy jezdniami a torowiskiem,
- pomiędzy torowiskiem a chodnikiem lub ścieżką rowerową.

W miejscach, gdzie ze względu na ograniczenia terenowe niemożliwe było wprowadzenie pasa zieleni zastosowano pasy i/lub powierzchnie brukowane.

Szczegółowe dane dotyczące ilości drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki będą przedstawione na dalszym etapie opracowania dokumentacji.

Koncepcja zieleni projektowanej będzie przedstawiona na dalszym etapie opracowania dokumentacji.

4.8. Elementy małej architektury

Wszystkie elementy małej architektury (jak wiaty, ławki, kosze na śmieci, infrastruktura informacji pasażerskiej powinny być zgodne z aktualnymi wytycznymi Miasta Kraków w zakresie przestrzeni publicznej.

4.9. Przebudowa i budowa sieci uzbrojenia terenu

Koncepcja przebudowy sieci kolidujących oraz budowy nowych sieci będzie przedstawiona na dalszym etapie opracowania dokumentacji.

4.10. Projekty sąsiednie

Z zakresem niniejszego opracowania kolidują lub sąsiadują następujące inwestycje:

- Nazwa: *„Budowa hal magazynowo-logistycznych: H1, H2, H3, H4, z zapleczami biurowo-socjalnymi, masztem oświetleniowym, wewnętrznymi instalacjami: wodną, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji opadowej, elektryczną, ogrzewczą, wentylacji mechanicznej i klimatyzacji, wraz z budową, rozbudową i przebudową zewnętrznych odcinków instalacji wewnętrznych: wodną, kanalizacji sanitarnej z szambami, kanalizacji opadowej, elektryczną, rozbiórką kolidujących budynków oznaczonych od 1-34 w sumie 34 i zewnętrznych odcinków instalacji wewnętrznych: elektrycznych, teletechnicznych, wodociągowych i kanalizacji ogólnospławnej, wraz z budową wewnętrznego układu komunikacyjnego, z dojazdami, dojściami, parkingami, placami manewrowymi, rampami i murami oporowymi, zbiornikami zapasu wody pożarowej”,*
  - Inwestor: *Noho Logistic sp. z o.o. sp.k. ul. Armii Krajowej 25 30-150 Kraków,*
  - Działki nr: *184/10, 184/11, 173/53, 173/42, 173/43, 249/1, 249/2, 248/1, 248/3, 248/4, 261/1, 261/2, 262, 263/1, 263/2, 298/1, 297/1, 297/2, 300/3, 300/4 obr. ew. 0022 Podgórze, Kraków,*
  - Opis kolizji:
    - w zakresie części I – *kolizja północnej części zagospodarowania terenu z planowanym układem drogowo-tramwajowym,*
    - w zakresie części III – *kolizja zachodniej części zagospodarowania terenu z planowanym układem drogowym;*

- Nazwa: „*Budowa drogi bocznej – ul. Golikówka na działce nr 141/1, obr. 20 Podgórze wraz z odwodnieniem, oświetleniem i przekładkami kolidującego uzbrojenia”,*
    - Inwestor: *Gmina Miejska Kraków, pl. Wszystkich Świętych 3/4, 31-004 Kraków;*
    - Opis kolizji: *brak bezpośredniej kolizji, inwestycja sąsiaduje pośrednio od strony północnej z planowanym układem drogowo-tramwajowym;*

- Nazwa: „*Wielowariantowa i wielobranżowa koncepcja budowy Trasy Ciepłowniczej wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną oraz uzyskaniem ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”,*
    - Inwestor: *Gmina Miejska Kraków, pl. Wszystkich Świętych 3/4, 31-004 Kraków;*
    - Opis kolizji: *nie stwierdzono na aktualnym etapie, brak dostępnych danych dotyczących koncepcji.*

5. STAN PROJEKTOWANY – ROZWIĄZANIA SZCZEGÓŁOWE

5.1. Wariant 1

Wariant 1 zakłada lokalizację pętli tramwajowej, terminala autobusowego i parkingu P+R w części południowo-zachodniej węzła drogowego „Kraków – Przewóz”.

Uwarunkowania MPZP:
Planowany parking znajduje się w obszarze:

- dla którego sporządzany jest MPZP „Nowe Miasto”: obszar U.15 - tereny zabudowy usługowej, o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami usługowymi: KU.1 - tereny obsługi i urządzeń komunikacji, o podstawowym przeznaczeniu pod obiekty i urządzenia transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą:

§ 16
2. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, ustala się:
1) dla garaży wielopoziomowych w Terenach MW.1 – MW.11, MW/U.1 – MW/U.34, Up.1 - Up.7, US.3, Uk.1, Uz.1, U.18 - U.27 wysokość zabudowy: 11m – 25m;

§ 21.
1. Wyznacza się Tereny zabudowy usługowej, oznaczone symbolami U.2 – U.35, o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami usługowymi.
2. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, ustala się:
1) w Terenach U.2 – U.16:
a) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego:
- 30 % - przy czym min. 20 % na gruncie poza obrysem obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych), - w Terenie U.16 w strefie zieleni od strony Terenu ZP.9 – min. 40 % (nie dotyczy części strefy zieleni pomiędzy linią zabudowy a linią rozgraniczającą),
b) wskaźnik intensywności zabudowy: 1,0 – 2,1,
c) wysokość zabudowy: 20 m – 30 m;

§ 41. 1. Wyznacza się Tereny obsługi i urządzeń komunikacyjnych, oznaczonych symbolami KU.1 i KU.9, o podstawowym przeznaczeniu pod obiekty i urządzenia transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą.
2. Dopuszcza się lokalizację:
1) funkcji usługowej (m.in. gastronomia, handel);
2) garaży i parkingów.
4. W zakresie sposobu zagospodarowania i warunków zabudowy ustala się:
1) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 10 %;
2) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,01 – 1,5;
3) maksymalną wysokość zabudowy dla Terenu KU.1: 20m;

- na którym obowiązuje MPZP „Płaszów Rybitwy”: obszar 39PU, 38PU – tereny zabudowy przemysłowo-usługowej; 29KDD - tereny dróg publicznych - drogi dojazdowe:

§ 7. Ustala się zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego poprzez określenie następujących zasad kształtowania zabudowy oraz zasad podziału terenu na nowe działki budowlane.

1. Budynki, ich forma i gabaryty oraz usytuowanie na działce wraz z innymi elementami zagospodarowania terenu (ogrodzenia, budynki gospodarcze i garaże, obiekty małej architektury, detal architektoniczny oraz zieleń) muszą uwzględniać ukształtowanie i położenie terenu, jego ekspozycję;
3) dla obiektów gospodarczych, garaży i budynków socjalnych, w terenach MW, MU, U, PU, PUo, K, KP i obiektów kubaturowych w terenach ZP ustala się:
a) maksymalną wysokość – do 8 m licząc od poziomu terenu przy głównym wejściu do budynku do najwyżej położonej kalenicy dachu lub najwyższej części dachu w przypadku dachu jednospadowego lub płaskiego,
b) aby dachy obiektów były dwuspadowe o jednakowym nachyleniu głównych połaci od 12º-45º lub jednospadowe o nachyleniu połaci od 12º-45º; dopuszcza się możliwość realizacji dachów płaskich; dopuszcza się realizację powierzchni użytkowych na dachach obiektów gospodarczych i garażach (np. tarasy, parkingi),
c) dopuszcza się doświetlenie dachów lukarnami lub oknami połaciowymi,
d) aby dachy strome obiektów posiadały kolory ciemniejsze niż ich ściany; wprowadza się zakaz stosowania pokryć dachowych w kolorze jaskrawym;
4) dla obiektów usługowych, przemysłowych i magazynowych ustala się:
a) maksymalną wysokość:
- 22 m; w terenach zabudowy usługowej o charakterze komercyjnym oznaczonych na rysunku planu symbolami U, w terenach zabudowy przemysłowo-usługowej oznaczonych na rysunku planu symbolami PU (za wyjątkiem obiektów usług komunikacji w terenach PU – dla których maksymalna wysokość wynosi 12 m), w terenach zabudowy przemysłowo-usługowej z możliwością realizacji obiektów i urządzeń związanych z gospodarowaniem odpadami oznaczonych na rysunku planu symbolami PUo oraz w terenach urządzeń infrastruktury technicznej oznaczonych na rysunku planu symbolem K; - 16 m; w terenach zabudowy mieszkaniowej i usług oznaczonych na rysunku planu symbolami MU, w terenach zabudowy wielorodzinnej oznaczonych na rysunku planu symbolami MW i w terenach obiektów i urządzeń komunikacji KP (w tym stacji benzynowych) oraz w terenie oznaczonym symbolem 9ZU; licząc od poziomu terenu przy głównym wejściu do budynku do najwyżej położonej kalenicy dachu, lub najwyższej części dachu w przypadku dachu jednospadowego lub płaskiego,
b) aby dachy obiektów zabudowy usługowej w terenach oznaczonych na rysunku planu symbolami MU i 9ZU, były dwuspadowe lub wielospadowe, o nachyleniu głównych połaci od 25º do 45º lub płaskie, a w terenach oznaczonych na rysunku planu symbolem U oraz PU, PUo i K posiadały dachy płaskie lub gdy powierzchnia zabudowy nie przekracza 400 m2 i rozpiętość dachu 12 m – dachy strome o nachyleniu głównych połaci od 25º do 45º,
c) aby dachy obiektów magazynowych oraz obiektów przemysłowych posiadały jednakowe nachylenie połaci głównych do 45º; dopuszcza się możliwość realizacji dachów płaskich; w tym dopuszcza się realizację powierzchni użytkowych na dachach obiektów (np. tarasy, parkingi, tereny biologicznie czynne),
d) dopuszcza się doświetlenie dachów lukarnami lub oknami połaciowymi,
e) aby dachy obiektów posiadały kolory ciemniejsze niż ich ściany; wprowadza się zakaz stosowania pokryć dachowych w kolorach jaskrawych;
5) ogrodzenia – w terenach budowlanych zakazuje się stosowania ogrodzeń wysokich tj przekraczających wysokość 1,8 m od poziomu terenu. Ponadto w strefie ekspozycji w wyznaczonych na rysunku planu,
obowiązuje zakaz realizacji ogrodzeń pełnych i wyższych niż 1,5 m od poziomu terenu.
2. Ustala się, że teren biologicznie czynny:
1) działki budowlanej w terenach zabudowy mieszkaniowej i usług (MU), i usługowej o charakterze komercyjnym (U) nie może być mniejszy niż 20 % powierzchni tej działki;
2) działki budowlanej w terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (MW), nie może być mniejszy niż 35% powierzchni tej działki;
3) działki budowlanej w terenach zabudowy przemysłowo-usługowej (PU), w terenach zabudowy przemysłowo-usługowej z możliwością realizacji obiektów i urządzeń związanych z gospodarowaniem odpadami (PUo), w terenach urządzeń infrastruktury technicznej (K) i (E), w terenach obiektów i urządzeń komunikacji (KP) nie może być mniejsza niż 20 % powierzchni tej działki, za wyjątkiem terenu 7KP, dla którego nie może być mniejszy niż 40 %;
4) w terenach zieleni urządzonej o charakterze izolacyjnym oznaczonych na rysunku planu symbolami ZU wynosi minimum 90 %;
5) w terenach zieleni urządzonej o charakterze parkowym oznaczonych na rysunku planu symbolami ZP wynosi minimum 80 %, z wyjątkiem terenu 3ZP w którym wynosi minimum 60 %;
6) w terenach zieleni towarzyszącej ciekom wodnym, oznaczonych na rysunku planu symbolami ZW wynosi minimum 70 %;

7) na terenie znacznie zainwestowanym, to jest w sytuacji, gdy w stanie istniejącym (liczonym na dzień wejścia w życiu planu) teren biologicznie czynny jest mniejszy niż ustalony minimalny wskaźnik, dopuszcza się możliwość remontu, rozbudowy i nadbudowy lub wymiany istniejących budynków, budowli, dróg komunikacji kołowej i kolejowej na tej działce bez zmniejszenia powierzchni zastanego terenu biologicznie czynnego.
3. Ustala się, że wskaźnik powierzchni zabudowy:
1) w terenach zabudowy mieszkaniowej i usług MU oraz w terenach zabudowy wielorodzinnej (MW), nie może być większy niż 40 %;
2) w terenach zabudowy przemysłowo-usługowej (PU), w terenach zabudowy przemysłowo-usługowej z możliwością realizacji obiektów i urządzeń związanych z gospodarowaniem odpadami (PUo) oraz w terenach zabudowy usługowej o charakterze komercyjnym (U) nie może być większy niż 50 %;
3) w terenach urządzeń infrastruktury technicznej (K) i (E) nie może być większy niż 50%;
4) w terenach obiektów i urządzeń komunikacji (KP) nie może być większy niż 20 %, za wyjątkiem terenu 7KP, dla którego nie może być większy niż 40 %;
5) na terenie znacznie zainwestowanym, to jest w sytuacji gdy w stanie istniejącym (liczonym na dzień wejścia w życie planu) wskaźnik powierzchni istniejącej zabudowy jest przekroczony, dopuszcza się możliwość remontu i nadbudowy lub wymiany istniejących budynków na tej działce bez podwyższenia ustalonego wskaźnika powierzchni zabudowy.

Poniżej opisano szczegółowe rozwiązania:

5.1.1. Układ drogowy

Przewiduje się dowiązanie się jezdni, chodników i ścieżek rowerowych przed skrzyżowaniem w ramach węzła drogowego „Kraków Przewóz”.

5.1.2. Pętla tramwajowa

W ramach pętli tramwajowej zaprojektowano:
- 2 perony tramwajowe o długości 45 m jako przyjazdowe,
- 2 odcinki torów umożliwiających jednoczesny postój 4 składów tramwajowych,
- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju,
- 1 peron tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju.

Układ kierunkowy pętli przewiduje się z jazdą przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

5.1.3. Terminal autobusowy

Wjazdy autobusów na teren węzła przesiadkowego przewidziano bezpośrednio z jezdni południowej ul. Śliwiaka poprzez zjazd i dalej drogą wewnętrzną prowadzącą na przystanek. Wyjazdy autobusów z węzła przesiadkowego zaplanowano nowym odcinkiem drogi wewnętrznej aż do wlotu ul. Wrobela na skrzyżowaniu z ul. Śliwiaka. Na wlocie ul. Wrobela przewiduje się dodatkowy pas dla autobusów z priorytetem wjazdu na skrzyżowanie zapewnionym poprzez sygnalizację świetlną.

W ramach terminala autobusowego zaprojektowano:
- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla przyjazdów autobusów,
- 4 stanowiska postoju autobusów, w tym 2 stanowiska dla autobusów elektrycznym umożliwiających ładowanie,
- 3 perony autobusowe długości 20 m dla odjazdów autobusów.

5.1.4. Parking P+R

Dojazd do parkingu P+R przewiduje się od strony ul. Wrobela planowaną dwukierunkową drogą dojazdową o przebiegu zgodnym z projektem MPZP „Nowe Miasto” – oznaczenie KDD.2.

Parking przewidziano jako czterokondygnacyjny (1 kondygnacja w poziomie terenu i 3 kondygnacje nadziemne) mieszczący łącznie 540 miejsc postojowych dla samochodów osobowych.

5.1.5. Zatoka K+R

Miejsca postojowe Kiss & Ride zaplanowano w formie zatoki postojowej w ciągu drogi wewnętrznej prowadzącej do terminala autobusowego przed przejściem dla pieszych.

5.1.6. Parking dla rowerów

Zadaszony parking dla rowerów w liczbie 120 miejsc (60 stojaków) przewidziano pomiędzy przystankami tramwajowymi na środku pętli tramwajowej.

5.1.7. Odstępstwa od przepisów technicznych

Ze względu na konieczność wzajemnego skoordynowania rozwiązań sytuacyjnych i wysokościowych w zakresie układu drogowego i tramwajowego, nie wyklucza się konieczności zaprojektowania rozwiązań niezgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, w zakresie m.in.:

- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 2) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w planie w przypadku jednoczesnego występowania łuku w planie i profilu;
- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 5) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w profilu.

5.1.8. Istotne uwarunkowania

Poniżej wymieniono istotne cechy przedmiotowego wariantu:

- W przypadku rezygnacji w projekcie MPZP z drogi KDD.2 konieczne jest wykonanie drogi od ul. Wrobela do planowanego parkingu o przebiegu zbliżonym do wskazanego w projekcie MPZP lub innym w dostosowaniu do istniejącej zabudowy.
- Brak możliwości dalszej rozbudowy pętli tramwajowej ze względu na ograniczenia terenowe (istniejąca zabudowa, układ drogowy). Istnieje jedynie możliwość rozbudowy obszaru węzła przesiadkowego w kierunku węzła S7 Kraków Przewóz.
- Brak możliwości rozbudowy parkingu P+R w górę ponad wysokość wskazaną w MPZP.
- Zakres obszarowy węzła przesiadkowego nie koliduje z żadnymi wydanymi decyzjami WZ (warunki zabudowy) ani PnB (Pozwolenie na budowę).

5.2. Wariant 2

Wariant 2 zakłada lokalizację pętli tramwajowej, terminala autobusowego i parkingu P+R w części północno-wschodniej węzła drogowego „Kraków – Przewóz”.

Uwarunkowania MPZP:
Planowany parking znajduje się w obszarze, dla którego nie jest sporządzany MPZP ani na którym nie obowiązuje MPZP.

Poniżej opisano szczegółowe rozwiązania:

5.2.1. Układ drogowy

Od strony zachodniej przewiduje się dowiązanie się jezdni, chodników i ścieżek rowerowych do istniejących na wlocie skrzyżowania w ramach węzła drogowego „Kraków Przewóz”. Analogicznie przewiduje się dowiązanie do stanu istniejącego od strony wschodniej ww. skrzyżowania.

W rejonie zjazdu do przystani Brzegi zaprojektowano rondo typu turbinowego. Na odcinku od węzła „Kraków Przewóz” do ww. ronda przewidziano 2 pasy ruchu, z których pas lewy przewidziany jest jako prowadzący do węzła przesiadkowego zarówno dla autobusów jak i samochodów. W tym celu na rondzie zaprojektowano osoby pas do skrętu w lewo jak i zawracania w kierunku węzła przesiadkowego.

Na jezdni północnej od ronda do węzła „Kraków Przewóz” przewidziano 2 pasy ruchu, z których prawy pas dedykuje się:

- Na początkowym odcinku dla wjazdu i wyjazdu z parkingu P+R,
- Na dalszym odcinku dla wyjazdu i wjazdu autobusów na terminal autobusowy.

5.2.2. Pętla tramwajowa

W ramach pętli tramwajowej zaprojektowano:

- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla przyjazdu tramwaju,
- 1 peron tramwajowy o długości 45 m jako przyjazdowy,
- 2 odcinki torów umożliwiających jednoczesny postój 4 składów tramwajowych,

- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju,
- 1 peron tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju.

Układ kierunkowy pętli przewiduje się z jazdą przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

5.2.3. Terminal autobusowy

Wjazdy autobusów na teren węzła przesiadkowego przewidziano bezpośrednio z jezdni północnej ul. Trakt Papieski poprzez zjazd i dalej drogą wewnętrzną prowadzącą na przystanek. Wyjazdy autobusów z węzła przesiadkowego zaplanowano na pas ruchu dla autobusów, z którego możliwe będzie włączenie się do ruchu ogólnego przed skrzyżowaniem.

W ramach terminala autobusowego w formie jednokierunkowej drogi obwodowej węzła przesiadkowego zaprojektowano:

- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla przyjazdów autobusów,
- 5 stanowisk postoju autobusów, w tym 2 stanowiska dla autobusów elektrycznym umożliwiających ładowanie,
- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla odjazdów autobusów.

5.2.4. Parking P+R

Dojazd do parkingu P+R przewiduje się od strony północnej jezdni ul. Trakt Papieski planowaną dwukierunkową drogą wewnętrzną prowadzącą do kondygnacji podziemnych parkingu.

Parking przewidziano jako czterokondygnacyjny (2 kondygnacje podziemne, 1 kondygnacja w poziomie terenu i 1 kondygnacja nadziemna) mieszczący łącznie 504 miejsc postojowych dla samochodów osobowych.

5.2.5. Zatoka K+R

Miejsca postojowe Kiss & Ride zaplanowano w formie zatoki postojowej usytuowanej przy końcu jednokierunkowej drogi obwodowej węzła przesiadkowego.

5.2.6. Parking dla rowerów

Zadaszony parking dla rowerów w liczbie 120 miejsc (60 stojaków) przewidziano pomiędzy parkingiem P+R a tramwajowymi peronami przyjazdowymi.

5.2.7. Odstępstwa od przepisów technicznych

Ze względu na konieczność wzajemnego skoordynowania rozwiązań sytuacyjnych i wysokościowych w zakresie układu drogowego i tramwajowego, nie wyklucza się konieczności zaprojektowania rozwiązań niezgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, w zakresie m.in.:

- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 2) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w planie w przypadku jednoczesnego występowania łuku w planie i profilu;
- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 5) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w profilu.

5.2.8. Istotne uwarunkowania

Poniżej wymieniono istotne cechy przedmiotowego wariantu:

- Brak możliwości dalszej rozbudowy pętli tramwajowej ze względu na ograniczenia terenowe (planowana zabudowa, układ drogowy).
- Zakres obszarowy węzła przesiadkowego koliduje z zakresem objętym wydanymi decyzjami:
    - Decyzje WZ wydane w poprzednim roku: *budowa czterech budynków mieszkalnych jednorodzinnych z wbudowanymi garażami w zabudowie wolnostojącej na terenie części działki nr 12/32 obręb 107 Podgórze wraz z budową zjazdu na teren inwestycji z działki drogowej nr 553/3 obręb 108 Podgórze przy ul. Łutnia w Krakowie*.
        - Data wydania decyzji: 19.02.2020 r.
        - Data ostateczności decyzji: 24.03.2020 r.
        - Rodzaj decyzji: pozytywna i umorzenie.
    - Decyzje WZ sprzed dwóch lat: *budowa czterech budynków mieszkalnych jednorodzinnych z wbudowanymi garażami w zabudowie wolnostojącej na terenie*

części działki nr 12/32 obręb 107 Podgórze wraz z budową zjazdu na teren inwestycji z działki drogowej nr 553/3 obręb 108 Podgórze przy ul. Łutnia w Krakowie

- Data wydania decyzji: 02.12.2019 r.
- Data ostateczności decyzji: 27.12.2019 r.
- Rodzaj decyzji: pozytywna i umorzenie.

- Rozwiązania projektowe węzła przesiadkowego zostały zaprojektowane tak, aby w stopniu możliwie najmniejszym kolidować z terenem objętym decyzją / lub decyzjami o pozwoleniu na budowę po stronie północnej planowanego węzła przesiadkowego.

5.3. Wariant 3

Wariant 3 zakłada lokalizację pętli tramwajowej, terminala autobusowego i parkingu P+R w części północno-zachodniej węzła drogowego „Kraków – Przewóz”, na terenach niezagospodarowanych pomiędzy istniejącymi budynkami.

Uwarunkowania MPZP:

Planowany parking znajduje się w obszarze na którym obowiązuje MPZP „Rybitwy Północ”:

§ 26. 1. Wyznacza się TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWO - USŁUGOWEJ (MU1, MU2, MU5 - MU7).

2. Podstawowym przeznaczeniem terenów jest zabudowa z zielenią towarzyszącą: mieszkaniowo-usługowa, usługowa i mieszkaniowa jednorodzinna wolnostojąca lub bliźniacza.

3. Zabudowę mieszkaniowo-usługową stanowi wolnostojący budynek albo budynek w zabudowie bliźniaczej, o funkcji mieszkaniowej i usługowej, który składa się z lokali mieszkalnych oraz lokali usługowych.

4. Jako przeznaczenie dopuszczalne ustala się możliwość lokalizacji:

1) wolnostojących lub dobudowanych budynków gospodarczych;

2) obiektów małej architektury, urządzeń i budowli bezpośrednio związanych z urządzeniem ogrodów przydomowych;

3) terenów obsługi komunikacyjnej, które stanowią;

a) nie wyznaczone na rysunku planu drogi wewnętrzne, dojazdy i dojścia do budynków,

b) parkingi niezbędne dla obsługi budynków mieszkalnych i usługowych, w tym parkingi i garaże w podziemiach lub wolnostojące i dobudowane;

4) sieci i urządzeń infrastruktury technicznej.

5. Ustala się następujące warunki zagospodarowania terenu:

1) określa się zakres usług zgodnie z § 6 pkt. 9, z zastrzeżeniem §10 ust. 1 pkt. 2 lit. c) i lit. d);

2) warunkiem lokalizacji obiektów i urządzeń towarzyszących w ramach przeznaczenia dopuszczalnego jest spełnienie zasady, aby łączna powierzchnia terenów związanych z przeznaczeniem dopuszczalnym nie stanowiła więcej niż 30% wyznaczonego wskaźnika dopuszczalnej powierzchni zainwestowania;

3) wskaźnik dopuszczalnej powierzchni zainwestowania nie może przekroczyć 70%,

4) wskaźnik powierzchni terenu biologicznie czynnego nie może być niższy niż 30%;

5) w zakresie podziałów nieruchomości minimalna powierzchnia nowo wydzielanych działek dla budynków powinna spełniać wymogi przepisów odrębnych, z uwzględnieniem pozostałych ustaleń planu; z zastrzeżeniem pkt. 6;

6) powierzchnia nowo wydzielonych działek budowlanych dla zabudowy jednorodzinnej nie może być mniejsza niż:

a) 600m² dla realizacji budynków jednorodzinnych w zabudowie wolnostojącej,

b) 500m² dla realizacji budynków jednorodzinnych w zabudowie bliźniaczej;

7) w zakresie podziałów nieruchomości w sytuacji lokalizacji zabudowy usługowej minimalna powierzchnia nowo wydzielanych działek dla budynków powinna spełniać wymogi przepisów odrębnych, z uwzględnieniem pozostałych ustaleń planu;

8) wysokość nowo realizowanych, rozbudowywanych i nadbudowywanych budynków nie może przekraczać:

a) 13 m dla budynków mieszkalnych i usługowych,

b) 6 m dla budynków gospodarczych i garażowych;

9) w przypadku budynków istniejących, których wysokość przekracza wielkości wskazane w pkt. 8, ich rozbudowa nie może powodować zwiększenia istniejących wysokości;

10) dla nowej i przebudowywanej zabudowy mieszkaniowej należy stosować dachy dwuspadowe, wielospadowe o kącie nachylenia połaci 30° - 45°, z wyłączeniem terenu MU1 i MU2, gdzie dopuszcza się dachy płaskie; dla obiektów usługowych – dachy płaskie z dopuszczeniem innej formy w zależności

od wymogów technologicznych obiektu; z zastrzeżeniem stosowania jednolitej geometrii dachów dla zabudowy bliźniaczej;

11) dla budynków gospodarczych i garażowych obowiązują dachy o formie dostosowanej do dachu budynku mieszkalnego lub usługowego;

12) należy stosować ogrodzenia ażurowe (na całej wysokości ogrodzenia) lub ogrodzenia pełne do max. wysokości 1m a w pozostałej części ażurowe, z zastrzeżeniem zachowania jednolitej formy ogrodzeń dla zabudowy bliźniaczej;

13) obowiązuje zakaz:

a) stosowania pokryć dachowych w kolorach jaskrawych, kontrastujących z otoczeniem, np.: w kolorze niebieskim, żółtym, zielonym itp.,

b) stosowania do budowy ogrodzeń elementów z przęsłami z blach falistych, fałdowych oraz z prefabrykowanych elementów betonowych,

c) stosowania jako materiałów elewacyjnych blach falistych, fałdowych oraz plastikowych listew elewacyjnych;

14) na terenie MU6, MU7 obowiązują zapisy dotyczące strefy nadzoru archeologicznego określone § 11.

§ 29. 1. Wyznacza się TEREN ZABUDOWY USŁUGOWEJ (U3).

2. Podstawowym przeznaczeniem są usługi z zakresu komunikacji i obsługi samochodowej, w tym: warsztaty samochodowe, garaże lub zespoły garaży, stacje diagnostyki pojazdowej, salon samochodowy, itp.

3. Jako przeznaczenie dopuszczalne ustala się możliwość lokalizacji:

1) stacji paliw;

2) sieci i urządzeń infrastruktury technicznej;

3) nie wyznaczonych na rysunku planu dróg wewnętrznych, dojazdów i dojść do budynków;

4) terenów zieleni urządzonej ogólnodostępnej i izolacyjnej wraz z obiektami małej architektury;

5) niezbędnych dla obsługi budynków miejsc parkingowych.

4. Ustala się następujące warunki zagospodarowania terenu:

1) wskaźnik dopuszczalnej powierzchni zainwestowania nie może przekroczyć 70%;

2) wskaźnik powierzchni terenu biologicznie czynnego nie może być niższy niż 30%;

3) wysokość zabudowy nie może przekraczać 12 m;

4) należy stosować dachy płaskie z dopuszczeniem innych dachów, w zależności od wymogów technologicznych obiektów,

5) w przypadku lokalizacji stacji paliw niezbędne jest wykonanie dokumentacji hydrologicznej i geologiczno - inżynierskiej, stwierdzającej przydatność terenu do jej lokalizacji, na etapie projektu budowlanego.

§ 35. 1. Wyznacza się TERENY ZIELENI URZĄDZONEJ (ZP1–ZP8).

2. Jako przeznaczenie podstawowe ustala się:

1) zieleń o wysokiej wartości przyrodniczej „Staw przy Cegielni” w terenie ZP1;

2) ogólnodostępną zieleń urządzoną, z niekubaturowymi urządzeniami sportu i rekreacji, w tym: z obiektami małej architektury, oczkami wodnymi, małymi boiskami sportowymi, schodami terenowymi, oświetleniem, rampami itp. w terenach ZP2, ZP3, ZP5, ZP6, ZP7, ZP8 z zastrzeżeniem ust. 3 pkt. 3;

3) zieleń urządzona typu: skwery, zieleńce w terenie ZP4.

3. Jako przeznaczenie dopuszczalne ustala się możliwość lokalizacji:

1) nie wyznaczonych na rysunku planu: dojazdów, ciągów pieszych, ścieżek rowerowych, itp.;

2) sieci i urządzeń infrastruktury technicznej;

3) tymczasowych obiektów związanych z organizacją imprez masowych oraz sezonowych obiektów handlowych i gastronomicznych w terenach ZP2 i ZP5;

4) obiektów usług oświaty w terenie ZP5;

5) ogrodów działkowych w terenie ZP6 ;

6) lokalizacji obiektów służących do wypoczynku w formie altan w terenach, o których mowa w pkt. 5,

7) lokalizacji w terenie ZP8 parkingu dla obsługi terenu U10.

4. Ustala się następujące warunki zagospodarowania terenów:

1) zakaz lokalizacji nowej zabudowy kubaturowej; zakaz nie dotyczy obiektów, o których mowa w ust. 3 pkt. 4 i 6 oraz obiektów tymczasowych i sezonowych, o których mowa w ust. 3 pkt. 3;

2) utrzymanie naturalnego charakteru zieleni wraz z oczkiem wodnym na terenie ZP1 –„Staw przy Cegielni”;

3) utrzymanie istniejącego budynku mieszkalnego w terenie ZP2 , z możliwością jego przebudowy, przy

utrzymaniu funkcji mieszkaniowej i wykluczeniu innej funkcji;

4) w terenie ZP7 należy chronić i zagospodarować istniejące oczka wodne;

5) dostosowanie przeznaczenia dopuszczalnego do wymogów i charakteru przeznaczenia podstawowego;

6) nakaz zagospodarowania zieleni istniejącej w sposób zapewniający dostępność dla celów rekreacyjnych

z uwzględnieniem zachowania ciągłości powiązań przyrodniczych;

7) zachowanie proporcji, aby łączna powierzchnia terenów związanych z przeznaczeniem dopuszczalnym nie

stanowiła więcej niż 20% powierzchni terenu, a dla terenu ZP5 40%;

8) wszelkie działania inwestycyjne w terenie ZP6, położonym w odległości 50 m od stopy wału po stronie odpowietrznej, należy prowadzić zgodnie z przepisami odrębnymi z zakresu ochrony wód i ochrony przed powodzią, dotyczącymi zapewnienia szczelności i stabilności wałów przeciwpowodziowych;

9) wskaźnik dopuszczalnej powierzchni zainwestowania, w terenie ZP5, nie może przekroczyć 40%;

10) wskaźnik powierzchni terenu biologicznie czynnego, w terenie ZP5, nie może być niższy niż 60%;

11) wysokość nowo realizowanych budynków w terenie ZP5, nie może przekraczać 12 m;

12) dla budynków, o których mowa w pkt. 11, należy stosować dachy płaskie lub inne.

Poniżej opisano szczegółowe rozwiązania:

5.3.1. Układ drogowy

Przewiduje się dowiązanie się jezdni, chodników i ścieżek rowerowych przed skrzyżowaniem w ramach węzła drogowego „Kraków Przewóz”.

Na wysokości planowanego węzła przesiadkowego przewiduje się wykonanie przejazdu dla autobusów pomiędzy jezdnią północną a południową, który umożliwi skręt w lewo przy wyjeździe z węzła przesiadkowego w kierunku drogi S7.

Na jezdni północnej od węzła „Kraków Przewóz” do rejonu węzła przesiadkowego przewidziano 4 pasy ruchu, z których skrajny prawy pas dedykuje się dla dojazdu do parkingu P+R oraz przyległych nieruchomości. Na dalszym odcinku skrajny prawy pas umożliwia wyjazd i wjazd autobusów na terminal autobusowy oraz wjazd i wyjazd samochodów do zatoki K+R.

W ramach przebudowy układu drogowego zaprojektowano połączenie ul. Dobry Początek z jezdnią północną ul. Śliwiaka. Odcinek od skrzyżowania z ul. Wrobela do działki nr 161/14 przewidziano jako dwukierunkowy. Natomiast odcinek od ul. Śliwiaka w kierunku północny przewiduje się jako jednokierunkowy.

5.3.2. Pętla tramwajowa

W ramach pętli tramwajowej zaprojektowano:

- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla przyjazdu tramwaju,
- 1 peron tramwajowy o długości 45 m jako przyjazdowy,
- 2 odcinki torów umożliwiających jednoczesny postój 4 składów tramwajowych,
- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju,
- 1 peron tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju.

Układ kierunkowy pętli przewiduje się z jazdą przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

5.3.3. Terminal autobusowy

Wjazdy autobusów na teren węzła przesiadkowego przewidziano bezpośrednio z jezdni północnej ul. Śliwiaka poprzez zjazd i dalej drogą wewnętrzną prowadzącą na przystanek. Wyjazdy autobusów z węzła przesiadkowego zaplanowano na jezdnię północną ul. Śliwiaka w kierunku centrum Krakowa lub poprzez przejazd na południową jezdnię ul. Śliwiaka w kierunku trasy S7.

W ramach terminala autobusowego w formie jednokierunkowej drogi obwodowej węzła przesiadkowego zaprojektowano:

- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla przyjazdów autobusów,
- 2 stanowiska postoju autobusów, w tym 2 stanowiska dla autobusów elektrycznych umożliwiających ładowanie,
- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla odjazdów autobusów.

5.3.4. Parking P+R

Dojazd do parkingu P+R przewiduje się od strony północnej jezdni ul. Śliwiaka planowaną ul. Dobry Początek jako jednokierunkową i od skrzyżowania z ul. Wrobela ul. Dobry Początek jako dwukierunkową. Wyjazd przewiduje się tylko w kierunku skrzyżowania z ul. Wrobela.

Parking przewidziano jako czterokondygnacyjny (1 kondygnacja podziemna, 1 kondygnacja w poziomie terenu i 2 kondygnacja nadziemne) mieszczący łącznie 540 miejsc postojowych dla samochodów osobowych.

Dojście z parkingu na teren węzła przesiadkowego przewiduje się poprzez przejście podziemne pod jezdniami i torami tramwajowymi.

5.3.5. Zatoka K+R

Miejsca postojowe Kiss & Ride zaplanowano w formie zatoki postojowej w ciągu jednokierunkowej drogi obwodowej węzła przesiadkowego, przed przystankami.

5.3.6. Parking dla rowerów

Zadaszony parking dla rowerów w liczbie 120 miejsc (60 stojaków) przewidziano pomiędzy przystankami tramwajowymi na środku pętli tramwajowej.

5.3.7. Odstępstwa od przepisów technicznych

Ze względu na konieczność wzajemnego skoordynowania rozwiązań sytuacyjnych i wysokościowych w zakresie układu drogowego i tramwajowego, nie wyklucza się konieczności zaprojektowania rozwiązań niezgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, w zakresie m.in.:

- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 2) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w planie w przypadku jednoczesnego występowania łuku w planie i profilu;
- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 5) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w profilu;
- DZIAŁ IV Wyposażenie techniczne dróg Rozdział 3 Obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu - § 120, ust. 4. – w zakresie szerokości rampy łączącej peron z przejściem dla pieszych równą szerokości peronowi.

5.3.8. Istotne uwarunkowania

Poniżej wymieniono istotne cechy przedmiotowego wariantu:

- Rozwiązania projektowe węzła przesiadkowego zostały zaprojektowane tak, aby stopniu minimalnym ingerować w zagospodarowane tereny prywatne zlokalizowane w otoczeniu planowanego węzła przesiadkowego.
- Realizacja niniejszego wariantu węzła przesiadkowego wymaga zajęcia części zagospodarowanych nieruchomości prywatnych – m.in. działki nr 94/2; 94/1; 11/2; 97/2; 97/1; 85/3.
- Brak możliwości dalszej rozbudowy pętli tramwajowej ze względu na ograniczenia terenowe (istniejąca zabudowa, parking, układ drogowy).
- Brak możliwości rozbudowy parkingu P+R w górę ponad wysokość wskazaną w MPZP.
- Zakres obszarowy węzła przesiadkowego koliduje z zakresem objętym wydanymi decyzjami:
    - Decyzje WZ wydane w bieżącym roku: *Budowa zespołu budynków szkolnych z salą sportową oraz zagospodarowaniem terenu, w tym: komunikacją wewnętrzną (place, chodniki, ciągi pieszo-jezdne, miejsca postojowe), elementy małej architektury na działkach nr 12/50, 12/25, 12/26 obr. 107 Podgórze przy ul. Łutnia w Krakowie*
        - Data wydania decyzji: 07.10.2021 r.
        - Rodzaj decyzji: umorzenie.
    - Decyzje WZ wydane w bieżącym roku: *budowa zjazdu publicznego z działki drogowej nr 161/4 na teren działki nr 12/47 obręb 107 Podgórze przy ul. Dobry Początek w Krakowie.*
        - Data wydania decyzji: 23.09.2021 r.
        - Rodzaj decyzji: pozytywna.
    - Pozwolenia bud. wydane w bieżącym roku: *Dobry Początek Budowa budynku hali produkcyjno- magazynowej z częścią biurową z instalacjami wewnętrznymi: wody,*

kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, grzewczą, gazu, wentylacji mechanicznej i klimatyzacji, elektryczną i słaboprądową, budowa portierni, infrastruktury technicznej na zewnątrz budynku: zbiornika retencyjnego, miejsc postojowych, dróg wewnętrznych, placów, chodników, instalacji wody, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, gazu, elektrycznej , linii kablowej SN, likwidacja nieczynnego napowietrznego przewodu elektroenergetycznego, na działkach nr 12/47, 161/4, 84/1, 12/25 budowa kortu tenisowego i pergoli wraz z dojściem i dojazdem na działce nr 12/43, budowa zjazdu z ul. Dobry Początek dz. nr 161/4 do działki nr 12/47 oraz przebudowa ul. Dobry Początek polegająca na budowie chodnika na działkach nr 161/10, 161/4, wszystko obręb 107 Podgórze przy ul. Dobry Początek w Krakowie

- Data wydania decyzji: 05.05.2021 r.
- Rodzaj decyzji: pozytywna.

o Decyzje WZ sprzed dwóch lat: budowa: *budynku hali produkcyjno-magazynowej z częścią biurową, portierni, stacji transformatorowej, ppoż. zbiornika wodnego oraz pompowni wody ppoż., zbiornika retencyjnego, naziemnych miejsc postojowych, dróg wewnętrznych, placów, chodników, infrastruktury technicznej na części działki nr 12/29 obręb 107 Podgórze , budowa zjazdu na części działek nr 12/29 i 161/4 obręb 107 Podgórze , budowa infrastruktury technicznej, przebudowa infrastruktury technicznej (przebudowa odcinka sieci wodociągowej w związku z kolizją istniejącego hydrantu z projektowanym zjazdem) na częściach działek nr 161/4, 84/1, 12/29, 12/26, na działce nr 12/25 obręb 107 Podgórze przy ul. Dobry Początek w Krakowie.*

- Data wydania decyzji: 10.06.2019 r.
- Data ostateczności decyzji: 19.07.2019 r.
- Rodzaj decyzji: pozytywna.

- Rozwiązania projektowe węzła przesiadkowego zostały zaprojektowane tak, aby w stopniu możliwie minimalnym kolidować z terenami objętymi decyzją / lub decyzjami o pozwoleniu na budowę w otoczeniu planowanego węzła przesiadkowego.

5.4. Wariant 4

Wariant 4 zakłada lokalizację pętli tramwajowej, terminala autobusowego i parkingu P+R w części północno-zachodniej skrzyżowania ulic Śliwiaka i Bartników.

Uwarunkowania MPZP:

Planowany parking znajduje się w obszarze na którym obowiązuje MPZP „Rybitwy Północ”:

§ 28. 1. Wyznacza się TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ (U1, U2).

2. Podstawowym przeznaczeniem jest zabudowa usługowa z zakresu : handlu hurtowego i detalicznego, składów, magazynów, hotelarstwa, gastronomii, turystyki, sportu i rekreacji, biur projektowych, placówek opiekuńczo wychowawczych, obiektów biurowych, konferencyjnych i wystawienniczych, centrów logistycznych, parków technologicznych, itp., w tym zabudowa usługowa, o której mowa w § 10 ust. 1 pkt 2 lit. d.

3. Jako przeznaczenie dopuszczalne ustala się możliwość lokalizacji:

1) zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej;

2) obiektów, sieci i urządzeń infrastruktury technicznej;

3) terenów zieleni urządzonej ogólnodostępnej i izolacyjnej wraz z obiektami małej architektury i oświetlenia;

4) terenów obsługi komunikacyjnej, które stanowią:

a) nie wyznaczone na rysunku planu drogi wewnętrzne, dojazdy i dojścia do budynków,

b) parkingi niezbędne dla obsługi budynków mieszkalnych i usługowych, w tym parkingi i garaże w podziemiach lub wolnostojące oraz zespoły garaży i parkingów, o których mowa w § 10 ust. 1 pkt. 2 lit. d.

4. Ustala się następujące warunki zagospodarowania terenu:

1) dopuszcza się utrzymanie istniejącej zabudowy usługowej i magazynowej z możliwością rozbudowy i przebudowy, przy zachowaniu warunków określonych w pozostałych ustaleniach planu;

2) dopuszcza się utrzymanie istniejącej zabudowy produkcyjnej bez możliwości rozbudowy i przebudowy; w przypadku adaptacji zabudowy produkcyjnej na cele zabudowy usługowej, o której mowa w ust. 2 dopuszcza się rozbudowę i przebudowę istniejących obiektów;

3) w przypadku lokalizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej obowiązuje nakaz sytuowania zabudowy w północnej części terenu U1 i U2 przyległej do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN42 – MN49) oraz nakaz wprowadzenia pasa zieleni wysokiej, oddzielającej obiekty mieszkaniowe od usługowych;

4) powierzchnia zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej nie może przekraczać 40% powierzchni przyjętego wskaźnika dopuszczalnej powierzchni zainwestowania;

5) nakaz urządzenia zieleni wysokiej z wykorzystaniem gatunków rodzimych, oddzielającej tereny zabudowy usługowej od terenów zabudowy mieszkaniowej, głównie w północnej części terenu;

6) wskaźnik dopuszczalnej powierzchni zainwestowania nie może przekroczyć 70%;

7) wskaźnik powierzchni terenu biologicznie czynnego nie może być niższy niż 30%;

8) wysokość zabudowy nie może przekraczać 20 m; w przypadku budynków istniejących, ich nadbudowa, rozbudowa nie może powodować zwiększenia tej wysokości;

9) należy stosować dachy płaskie z dopuszczeniem innych dachów w zależności od wymogów technologicznych obiektów;

10) na terenie U1 obowiązują zapisy dotyczące strefy nadzoru archeologicznego zawarte w § 11;

11) w północnej części terenów U1 i U2 , bezpośrednio graniczących z terenami zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej MN42 – MN49 obowiązuje nakaz wprowadzenia pasa zieleni wysokiej o szerokości min. 15 m.

Poniżej opisano szczegółowe rozwiązania:

5.4.1. Układ drogowy

Przewiduje się dowiązanie się jezdni, chodników i ścieżek rowerowych przed skrzyżowaniem w ramach węzła drogowego „Kraków Przewóz”.

5.4.2. Pętla tramwajowa

W ramach pętli tramwajowej zaprojektowano:

- 2 perony tramwajowe o długości 45 m jako przyjazdowe,
- 2 odcinki torów umożliwiających jednoczesny postój 4 składów tramwajowych,
- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju,
- 1 peron tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju.

Układ kierunkowy pętli jest odwrócony, tj. jazda odbywać się będzie zgodnie z ruchem wskazówek zegara

5.4.3. Terminal autobusowy

Wjazdy autobusów na teren węzła przesiadkowego przewidziano bezpośrednio z jezdni północnej ul. Śliwiaka poprzez zjazd i dalej drogą wewnętrzną prowadzącą na przystanek. Wyjazdy autobusów z węzła przesiadkowego zaplanowano nowym odcinkiem jednokierunkowej drogi wewnętrznej aż do ul. Bartników, skąd autobusy wjadą na skrzyżowanie z ul. Śliwiaka.

W ramach terminala autobusowego zaprojektowano:

- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla przyjazdów autobusów,
- 3 stanowiska postoju autobusów, w tym 3 stanowiska dla autobusów elektrycznych umożliwiających ładowanie,
- 2 perony autobusowe długości 20 m dla odjazdów autobusów.

5.4.4. Parking P+R

Dojazd do parkingu P+R przewiduje się bezpośrednio z jezdni północnej ul. Śliwiaka poprzez zjazd i dalej jednokierunkową drogą wewnętrzną prowadzącą na parking. Wyjazd przewiduje się tylko w kierunku północnym jednokierunkową drogą wewnętrzną prowadzącą do ul. Bartników.

Parking przewidziano jako czterokondygnacyjny (1 kondygnacja w poziomie terenu i 3 kondygnacje nadziemne) mieszczący łącznie 540 miejsc postojowych dla samochodów osobowych.

5.4.5. Zatoka K+R

Miejsca postojowe Kiss & Ride zaplanowano w formie zatoki postojowej po lewej stronie jednokierunkowej drogi wewnętrznej na wysokości przystanków i wjazdu / wyjazdu z parkingu P+R.

5.4.6. Parking dla rowerów

Zadaszony parking dla rowerów w liczbie 120 miejsc (60 stojaków) przewidziano pomiędzy jezdnią północną ul. Śliwiaka a węzłem przesiadkowym, pomiędzy przystankami.

5.4.7. Odstępstwa od przepisów technicznych

Ze względu na konieczność wzajemnego skoordynowania rozwiązań sytuacyjnych i wysokościowych w zakresie układu drogowego i tramwajowego, nie wyklucza się konieczności zaprojektowania rozwiązań niezgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, w zakresie m.in.:

- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 2) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w planie w przypadku jednoczesnego występowania łuku w planie i profilu;
- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 5) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w profilu.

5.4.8. Istotne uwarunkowania

Poniżej wymieniono istotne cechy przedmiotowego wariantu:

- Możliwość dalszej rozbudowy pętli tramwajowej w kierunku północnym i wschodnim.
- Brak możliwości rozbudowy parkingu P+R w górę ponad wysokość wskazaną w MPZP.
- Zakres obszarowy węzła przesiadkowego nie koliduje z żadnymi wydanymi decyzjami WZ ani PnB.

5.5. Wariant 5A

Wariant 5A zakłada lokalizację pętli tramwajowej, terminala autobusowego i parkingu P+R w części południowo-wschodniej węzła drogowego „Kraków – Przewóz”, przed istniejącym zjazdem (przeznaczonym do likwidacji) z ul. Trakt Papieski w kierunku przystani Brzegi.

Uwarunkowania MPZP:
Planowany parking znajduje się w obszarze, dla którego sporządzany jest MPZP „ETAP B (Podetap 9) – 167”. Aktualnie nie są znane wymagania i wytyczne dla ww. obszaru.

Poniżej opisano szczegółowe rozwiązania:

5.5.1. Układ drogowy

Od strony zachodniej przewiduje się dowiązanie się jezdni, chodników i ścieżek rowerowych do istniejących na wlocie skrzyżowania w ramach węzła drogowego „Kraków Przewóz”. Analogicznie przewiduje się dowiązanie do stanu istniejącego od strony wschodniej ww. skrzyżowania.

W rejonie istniejącego zjazdu do przystani Brzegi zaprojektowano rondo zwykłe, umożliwiające łatwiejsze wjazdy i wyjazdy do/z parkingu P+R oraz skomunikowanie terenów przyległych do ul. Trakt Papieski zlokalizowanych po północnej i południowej stronie. Na odcinku jezdni południowej od węzła „Kraków Przewóz” do węzła przesiadkowego przewidziano 2 pasy ruchu, z których pas prawy przewidziany jest jako prowadzący do parkingu P+R (w przypadku samochodów) i węzła przesiadkowego (w przypadku autobusów).

5.5.2. Pętla tramwajowa

W ramach pętli tramwajowej zaprojektowano:

- 2 perony tramwajowe o długości 45 m jako przyjazdowe,
- 2 odcinki torów umożliwiających jednoczesny postój 4 składów tramwajowych,
- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju,
- 1 peron tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju.

Układ kierunkowy pętli przewiduje się z jazdą przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

5.5.3. Terminal autobusowy

Wjazdy autobusów na teren węzła przesiadkowego przewidziano bezpośrednio z jezdni południowej ul. Trakt Papieski (dedykowany pas do ruchu autobusów) poprzez zjazd i dalej drogą wewnętrzną prowadzącą na przystanek. Wyjazdy autobusów z węzła przesiadkowego zaplanowano na pas ruchu dla autobusów, z którego możliwe będzie włączenie się do ruchu ogólnego przed wlotem ronda, na którym możliwy jest wybór dalszego kierunku jazdy.

W ramach terminala autobusowego zaprojektowano:

- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla przyjazdów autobusów,
- 4 (z możliwością rozszerzenia do 5) stanowisk postoju autobusów, w tym 2 stanowiska dla autobusów elektrycznym umożliwiających ładowanie,
- 3 perony autobusowe długości 20 m dla odjazdów autobusów.

5.5.4. Parking P+R

Dojazd do parkingu P+R przewiduje się z dwóch stron:
- od strony węzła „Kraków Przewóz” zjazdem z południowej jezdni ul. Trakt Papieski planowaną jednokierunkową drogą wewnętrzną prowadzącą do parkingu – tylko dojazd,
- od strony planowanego ronda dwukierunkowymi drogami – dojazd i wyjazd.

Parking przewidziano jako pięciokondygnacyjny (1 kondygnacja w poziomie terenu i 4 kondygnacje nadziemne) mieszczący łącznie 555 miejsc postojowych dla samochodów osobowych.

5.5.5. Zatoka K+R

Miejsca postojowe Kiss & Ride zaplanowano w formie zatoki postojowej w 2 lokalizacjach:
- przy jezdni południowej ul. Trakt Papieski przed zintegrowanym przystaniem autobusowo-tramwajowym,
- przy jezdni północnej ul. Trakt Papieski na wylocie ronda za przejściem dla pieszych.

5.5.6. Parking dla rowerów

Zadaszony parking dla rowerów w liczbie 120 miejsc (60 stojaków) przewidziano pomiędzy rondem a węzłem przesiadkowym

5.5.7. Odstępstwa od przepisów technicznych

Ze względu na konieczność wzajemnego skoordynowania rozwiązań sytuacyjnych i wysokościowych w zakresie układu drogowego i tramwajowego, nie wyklucza się konieczności zaprojektowania rozwiązań niezgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, w zakresie m.in.:
- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 2) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w planie w przypadku jednoczesnego występowania łuku w planie i profilu;
- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 5) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w profilu.

5.5.8. Istotne uwarunkowania

Poniżej wymieniono istotne cechy przedmiotowego wariantu:
- Realizacja niniejszego wariantu węzła przesiadkowego umożliwi bezpośrednie skomunikowanie terenów zlokalizowanych po północnej i południowej stronie ul. Trakt Papieski.
- Brak możliwości dalszej rozbudowy pętli tramwajowej ze względu na ograniczenia terenowe (parking, układ drogowy).
- Zakres obszarowy węzła przesiadkowego nie koliduje z żadnymi wydanymi decyzjami WZ ani PnB.

5.6. Wariant 5B

Wariant 5B zakłada lokalizację pętli tramwajowej, terminala autobusowego i parkingu P+R w części południowo-wschodniej węzła drogowego „Kraków – Przewóz”, w rejonie istniejącego zjazdu (przeznaczonego do likwidacji) z ul. Trakt Papieski w kierunku przystani Brzegi.

Uwarunkowania MPZP:
Planowany parking znajduje się w obszarze, dla którego sporządzany jest MPZP „ETAP B (Podetap 9) – 167”. Aktualnie nie są znane wymagania i wytyczne dla ww. obszaru.

Poniżej opisano szczegółowe rozwiązania:

5.6.1. Układ drogowy

Od strony zachodniej przewiduje się dowiązanie się jezdni, chodników i ścieżek rowerowych do istniejących na wlocie skrzyżowania w ramach węzła drogowego „Kraków Przewóz”. Analogicznie przewiduje się dowiązanie do stanu istniejącego od strony wschodniej ww. skrzyżowania.

Na odcinku jezdni południowej od węzła „Kraków Przewóz” do węzła przesiadkowego przewidziano 2 pasy ruchu, z których pas prawy przewidziany jest jako prowadzący do parkingu P+R (w przypadku samochodów), i przystani Brzegi poprzez skręt w prawo na planowanym skrzyżowaniu trójwlotowym. Następnie na wylocie ww. skrzyżowanie pas prowadzi do węzła przesiadkowego (w przypadku autobusów i samochodów do zatoki K+R), gdzie wjazd zaprojektowano w rejonie istniejącego zjazdu do przystani Brzegi. Na jezdni północnej, na wlocie ww. skrzyżowania zaplanowano 1 pas do jazdy na wprost i 1 pas do skrętu w lewo i zawracania, z którego umożliwione jest również zawracanie autobusów celem wjazdu na teren terminala autobusowego.

Południowy wlot skrzyżowania połączony jest odcinkiem nowej drogi z planowanym rondem w rejonie istniejących parkingów i zabudowy przystani Brzegi.

5.6.2. Pętla tramwajowa

W ramach pętli tramwajowej zaprojektowano:

- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla przyjazdu tramwaju,
- 1 peron tramwajowy o długości 45 m jako przyjazdowy,
- 2 odcinki torów umożliwiających jednoczesny postój 4 składów tramwajowych,
- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju,
- 1 peron tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju.

Układ kierunkowy pętli przewiduje się z jazdą przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

5.6.3. Terminal autobusowy

Wjazdy autobusów na teren węzła przesiadkowego przewidziano bezpośrednio z jezdni południowej ul. Trakt Papieski (dedykowany pas do ruchu autobusów) poprzez zjazd i dalej jednokierunkową obwodową drogą wewnętrzną prowadzącą na przystanki. Wyjazdy autobusów z węzła przesiadkowego zaplanowano na osobny pas ruchu dla autobusów zlokalizowany na południowym wlocie skrzyżowania, na którym przewiduje się z priorytet wjazdu na skrzyżowanie zapewnionym poprzez sygnalizację świetlną.

W ramach terminala autobusowego zaprojektowano:

- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla przyjazdów autobusów,
- 4 stanowiska postoju autobusów, w tym 2 stanowiska dla autobusów elektrycznym umożliwiających ładowanie,
- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla odjazdów autobusów.

5.6.4. Parking P+R

Dojazd do parkingu P+R przewiduje się wylotem planowanego skrzyżowania trójwlotowego i dalej odcinkiem nowej drogi dwukierunkowej aż do zjazdu na parking.

Parking przewidziano jako czterokondygnacyjny (1 kondygnacja w poziomie terenu i 3 kondygnacje nadziemne) mieszczący łącznie 516 miejsc postojowych dla samochodów osobowych.

5.6.5. Zatoka K+R

Miejsca postojowe Kiss & Ride zaplanowano w formie zatoki postojowej w 2 lokalizacjach w ciągu jednokierunkowej drogi obwodowej węzła przesiadkowego:

- na początku drogi przed przejściem dla pieszych w rejonie zintegrowanego przystanku autobusowo-tramwajowego,
- przy końcu drogi za przejściem dla pieszych w rejonie w rejonie zintegrowanego przystanku autobusowo-tramwajowego.

5.6.6. Parking dla rowerów

Zadaszony parking dla rowerów w liczbie 120 miejsc (60 stojaków) przewidziano na terenie węzła przesiadkowego pomiędzy przystankami.

5.6.7. Odstępstwa od przepisów technicznych

Ze względu na konieczność wzajemnego skoordynowania rozwiązań sytuacyjnych i wysokościowych w zakresie układu drogowego i tramwajowego, nie wyklucza się konieczności zaprojektowania rozwiązań niezgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, w zakresie m.in.:

- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 2) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w planie w przypadku jednoczesnego występowania łuku w planie i profilu;
- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 5) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w profilu.

5.6.8. Istotne uwarunkowania

Poniżej wymieniono istotne cechy przedmiotowego wariantu:

- Realizacja niniejszego wariantu węzła przesiadkowego umożliwi bezpośrednie skomunikowanie terenów zlokalizowanych tylko po południowej stronie ul. Trakt Papieski. Nie przewiduje się bezpośredniego połączenia ul. Trakt Papieski z terenami po północnej stronie.
- Ruch rowerowy przewiduje się poprowadzić bezkolizyjnie pod skrzyżowaniem poprzez przejazd podziemny.
- Z terenu węzła przesiadkowego możliwa jest kontynuacja ścieżki rowerowej i chodnika w kierunku przystani Brzegi.
- Brak możliwości dalszej rozbudowy pętli tramwajowej ze względu na ograniczenia terenowe (zbiornik wodny, parking, układ drogowy).
- Zakres obszarowy węzła przesiadkowego nie koliduje z żadnymi wydanymi decyzjami WZ ani PnB.

5.7. Wariant 6 – odrzucony

Ze względu na odrzucenie przez Zamawiającego wariantu lokalizacji pętli w rejonie ul. Domagały (pomiędzy ul. Śliwiaka a rzeką Drwiną) nie opracowywano szczegółowych rozwiązań sytuacyjnych.

5.8. Wariant 7

Wariant 7 zakłada lokalizację pętli tramwajowej, terminala autobusowego i parkingu P+R po stronie północnej ul. Trakt Papieski, w rejonie istniejącego skrzyżowania na wysokości zbiornika wodnego na terenach niezagospodarowanych pomiędzy istniejącymi budynkami.

Uwarunkowania MPZP

Planowany parking znajduje się w obszarze, dla którego sporządzany jest MPZP „ETAP B (Podetap 16) – 169”. Aktualnie nie są znane wymagania i wytyczne dla ww. obszaru.

Poniżej opisano szczegółowe rozwiązania:

5.8.1. Układ drogowy

Od strony zachodniej przewiduje się dowiązanie się jezdni, chodników i ścieżek rowerowych do istniejących na wlocie skrzyżowania w ramach węzła drogowego „Kraków Przewóz”. Analogicznie przewiduje się dowiązanie do stanu istniejącego od strony wschodniej ww. skrzyżowania.

Na wysokości planowanego węzła przesiadkowego przewiduje się przebudowę i rozbudowę jezdni ul. Trakt Papieski w celu wykonania osobnych pasów do skrętu w lewo dla autobusów oraz wjazdów i wyjazdów do/z węzła przesiadkowego. Ponadto przewiduje się przebudowę istniejącego skrzyżowania.

5.8.2. Pętla tramwajowa

W ramach pętli tramwajowej zaprojektowano:

- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla przyjazdu tramwaju,
- 1 peron tramwajowy o długości 45 m jako przyjazdowy,
- 2 odcinki torów umożliwiających jednoczesny postój 4 składów tramwajowych,
- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju,
- 1 peron tramwajowy o długości 45 m dla odjazdu tramwaju.

Układ kierunkowy pętli przewiduje się z jazdą przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

5.8.3. Terminal autobusowy

Wjazdy autobusów na teren węzła przesiadkowego przewidziano bezpośrednio z ul. Trakt Papieski poprzez zjazd i dalej jednokierunkową obwodową drogą wewnętrzną prowadzącą na przystanki. Wyjazdy autobusów z węzła przesiadkowego zaplanowano na jezdnię ul. Trakt Papieski w kierunku centrum Krakowa oraz trasy S7.

W ramach terminala autobusowego w formie jednokierunkowej drogi obwodowej węzła przesiadkowego zaprojektowano:

- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla przyjazdów autobusów,
- 4 stanowiska postoju autobusów, w tym 2 stanowiska dla autobusów elektrycznych umożliwiających ładowanie,
- 1 zintegrowany peron autobusowo-tramwajowy o długości 45 m dla odjazdów autobusów.

5.8.4. Parking P+R

Dojazd do parkingu P+R przewiduje się od skrzyżowania z ul. Trakt Papieski (w rejonie istniejącego skrzyżowania). Istnieje możliwość zapewnienia dojazdu od strony ul. Łutnia w przypadku realizacji odcinka drogi łączącej ul. Łutnia z wlotem skrzyżowania z ul. Trakt Papieski.

Parking przewidziano jako czterokondygnacyjny (1 kondygnacja w poziomie terenu i 3 kondygnacje nadziemne) mieszczący łącznie 540 miejsc postojowych dla samochodów osobowych.

5.8.5. Zatoka K+R

Miejsca postojowe Kiss & Ride zaplanowano w formie zatoki postojowej w ciągu ul. Trakt Papieski od strony północnej, pomiędzy skrzyżowaniem a wyjazdem z węzła przesiadkowego.

5.8.6. Parking dla rowerów

Zadaszony parking dla rowerów w liczbie 120 miejsc (60 stojaków) przewidziano pomiędzy przystankami tramwajowymi na środku pętli tramwajowej.

5.8.7. Odstępstwa od przepisów technicznych

Ze względu na konieczność wzajemnego skoordynowania rozwiązań sytuacyjnych i wysokościowych w zakresie układu drogowego i tramwajowego, nie wyklucza się konieczności zaprojektowania rozwiązań niezgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi, w zakresie m.in.:

- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 2) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w planie w przypadku jednoczesnego występowania łuku w planie i profilu;
- DZIAŁ III Droga i połączenia dróg, Rozdział 10 Torowisko tramwajowe - § 51, pkt 5) – w zakresie wartości minimalnej promienia łuku w profilu;
- DZIAŁ IV Wyposażenie techniczne dróg Rozdział 3 Obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu - § 120, ust. 4. – w zakresie szerokości rampy łączącej peron z przejściem dla pieszych równą szerokości peronowi.

5.8.8. Istotne uwarunkowania

Poniżej wymieniono istotne cechy przedmiotowego wariantu:

- Rozwiązania projektowe węzła przesiadkowego zostały zaprojektowane tak, aby nie ingerować w tereny oznaczone użytkiem „w” (grunty pod rowami) i tereny istniejącej zabudowy oraz aby w minimalnym stopniu ingerować w tereny osób fizycznych.
- Możliwość dalszej rozbudowy pętli tramwajowej w kierunku północno-wschodnim.
- Zakres obszarowy węzła przesiadkowego koliduje z zakresem objętym wydanymi decyzjami:
    - Decyzje WZ wydane w bieżącym roku: *budowa budynku mieszkalnego jednorodzinnego wolnostojącego z garażem na działce nr 55/4 obręb 107 Podgórze wraz z budową zjazdu z działki drogowej nr 55/2 poprzez działkę nr 55/5 obr. jw. przy ul. Trakt Papieski w Krakowie.*
        - Data wydania decyzji: 29.11.2021 r.
        - Rodzaj decyzji: pozytywna.
    - Decyzje WZ wydane w bieżącym roku: *budowa wolnostojącej tablicy reklamowej wraz z konstrukcją wsporczą oraz oświetleniem na działce nr 52/4 obręb 107 Podgórze przy ul. Trakt Papieski w Krakowie.*
        - Data wydania decyzji: 19.11.2021 r.

- Rodzaj decyzji: negatywna.

- Decyzje WZ wydane w poprzednim roku: *budowa budynku mieszkalnego, jednorodzinnego z wbudowanym garażem i infrastrukturą techniczną na terenie części działki nr 51 obręb 107 Podgórze, budowa infrastruktury technicznej i zjazdu na działce nr 50 i terenie części działki nr 28,49/4, 166 obr. jw. przy ul. Łutnia w Krakowie.*
  - Data wydania decyzji: 04.06.2020 r.
  - Data ostateczności decyzji: 13.08.2020 r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna.
- Decyzje WZ sprzed dwóch lat: *budowa budynku magazynowo-produkcyjnego (hala średniego i wysokiego składowania wraz z produkcją) na działce nr 51 obręb 107 Podgórze wraz z infrastrukturą techniczną (woda, elektr., szczelny zbiornik wybieralny-bezodpływowy) na działkach nr 51, 52/4, 52/3, 50, 166 obr.jw. oraz zjazdami z działek drogowych nr 50 oraz nr 52/3 poprzez 52/4 obr. jw. pomiędzy ul. Łutnia i Trakt Papieski w Krakowie*.
  - Data wydania decyzji: 08.04.2019 r.
  - Rodzaj decyzji: negatywna.