Zamierzenie budowlane:	**„KONCEPCJA LINII TRAMWAJOWEJ OD MAŁEGO PŁASZOWA DO OSIEDLA ZŁOCIEŃ”**	
Adres inwestycji:	Miasto: KRAKÓW Województwo: małopolskie	
Rodzaj opracowania:	**KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA**	
Stadium:		
Przedmiot opracowania:	UKŁAD DROGOWO-TRAMWAJOWY	Numer tomu: **01**
Spis zawartości:	str. 3	

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
Projektant	mgr inż. Marcin KOSZERWA	drogowa		
Opracowujący	inż. Marcin KWATERSKI	drogowa	-	
-	-	-	-	-

Katowice, maj 2024 r.

SPIS ZAWARTOŚCI DOKUMENTACJI

CZĘŚĆ OPISOWA – zawartość	**Nr strony**

SPIS ZAWARTOŚCI DOKUMENTACJI 3

OPIS TECHNICZNY 6

1. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA 6

2. PODSTAWA OPRACOWANIA 6

2.1. Dokumentacja formalno-prawna 6
2.2. Materiały geodezyjne 6
2.3. Wizja lokalna 6
2.4. Dokumenty planistyczne 6

3. STAN ISTNIEJĄCY 7

3.1. Istniejący układ drogowy 7
3.2. Istniejący układ torowy 8
3.3. Istniejące uzbrojenie terenu 8

4. STAN PROJEKTOWANY – ROZWIĄZANIA OGÓLNE 8

4.1. Przeznaczenie i program użytkowy 8
4.2. Forma architektoniczna i funkcje rozbudowywanego układu drogowo-tramwajowego 8
4.3. Układ tramwajowy 9
4.3.1. Parametry techniczne torowiska na szlaku 9
4.3.2. Parametry techniczne torowiska w obszarze pętli tramwajowej 9
4.3.3. Smarownice szyn 9
4.4. Układ drogowy 9
4.4.1. Zjazdy 10
4.4.2. Przystanki tramwajowe na szlaku 10
4.4.3. Przystanki autobusowe na szlaku 10
4.4.4. Rozwiązania w ruchu pieszych 11
4.4.5. Rozwiązania w ruchu rowerowym 11
4.4.6. Konstrukcje nawierzchni 11
4.4.7. Odwodnienie układu drogowo-tramwajowego 11
4.4.8. Pasy i powierzchnie brukowane wyłączone z ruchu (opaski) 12
4.4.9. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu i ogrodzenia 12
4.5. Zapewnienie warunków niezbędnych do korzystania przez osoby niepełnosprawne 12
4.6. Zieleń 15
4.7. Elementy małej architektury 15
4.8. Przebudowa i budowa sieci uzbrojenia terenu 15
4.9. Projekty sąsiednie 15

CZĘŚĆ GRAFICZNA – zawartość

- **Orientacja** 1:10000**:**
  - Rys. 01 – Orientacja
- **Plan sytuacyjny** 1:500**:**
  - Rys.2.1 - Plan sytuacyjny
  - Rys.2.2 - Plan sytuacyjny
  - Rys.2.3 - Plan sytuacyjny
  - Rys.2.4 - Plan sytuacyjny
  - Rys.2.5 - Plan sytuacyjny
  - Rys.2.6 - Plan sytuacyjny
  - Rys.2.7 - Plan sytuacyjny
  - Rys.2.8 - Plan sytuacyjny
  - Rys.2.9 - Plan sytuacyjny
  - Rys.2.10 - Plan sytuacyjny
- **Profil podłużny 1:500/50:**
  - Rys. 3.1 – Profil podłużny – ul. Rybitwy
  - Rys. 3.2 – Profil podłużny – ul. Rybitwy
  - Rys. 3.3 – Profil podłużny – ul. Rybitwy
  - Rys. 3.4 – Profil podłużny – ul. Rybitwy
  - Rys. 3.5 – Profil podłużny – ul. Domagały
  - Rys. 3.5 – Profil podłużny – ul. Domagały
- **Przekroje typowe 1:50:**
  - Rys. 4.1 – Przekroje typowe

OPIS TECHNICZNY

1. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania koncepcja budowy linii tramwajowej wraz z pętlą tramwajową **w ramach** opracowania pn.:

„Koncepcja linii tramwajowej od Małego Płaszowa do osiedla Złocień”

Niniejsze opracowanie zawiera koncepcyjne rozwiązania dotyczące budowy linii tramwajowej i rozbudowy układu drogowego w niezbędnym zakresie na odcinku od istniejącej pętli tramwajowej „Mały Płaszów” do skrzyżowania z ul. Domagały i dalej w kierunku południowym w stronę os. Złocień.

Celem opracowania jest „uzyskanie merytorycznej podstawy do weryfikacji ustaleń dotyczących wariantu przebiegu linii tramwajowej od istniejącej pętli tramwajowej Mały Płaszów do osiedla Złocień wraz z pętlą tramwajowo-autobusową w rejonie osiedla Złocień”.

Zakres inwestycji w ramach przedmiotowego opracowania obejmuje ciąg ulic Lipska, Surzyckiego, Rybitwy, Botewa, Śliwiaka i dalej w kierunku północnym ulica Domagały, Nad Drwiną, Agatowa

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

2.1. Dokumentacja formalno-prawna

- Umowa zarejestrowaną w Generalnym Rejestrze Umów i Zleceń Skarbnika Miasta Krakowa 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. oraz w marcu 2022 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”,

- obowiązujący Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa” – etap B, podetap B9,
- projekt Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Nowe Miasto” – wersja wyłożona do publicznego wglądu w dniach 30 maja do 6 lipca.
- projekt Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa” – etap B, podetap B16, części obszarów nr 168 i 169.

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 Domagały (klasy L)

Ulica jednojezdniowa o zmiennej szerokości i nawierzchni jezdni wykonanej z mieszanki asfaltowej. Wzdłuż ulicy zlokalizowany jest obustronny chodnik. Po stronie zachodniej za chodnikiem przebiega ścieżka rowerowa. Ścieżka rowerowa poprowadzona częściowo w ciągu chodnika, częściowo oddzielona pasem zieleni.

W ciągu ww. ulicy zlokalizowane są przystanki autobusowe, miejsca parkowania równoległego, liczne zjazdy oraz przejścia dla pieszych w rejonie skrzyżowań.

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 tramwajowej w komunikacji zbiorowej,
- 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 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. Układ tramwajowy

Planuje się budowę (przedłużenie) dwutorowej linii tramwajowej na odcinku od istniejącej pętli „Mały Płaszów” do skrzyżowania z ul. Domagały i dalej w kierunku południowym do osiedla Złocień. W rejonie osiedla Złocień planowana jest budowa węzła przesiadkowego. Linię tramwajową przewiduje się poprowadzić w środkowym pasie dzielącym jezdnię południową i północną. W ciągu ul. Domagały linia tramwajowa zostanie poprowadzona po wschodniej stronie ulicy.

4.3.1. 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.

4.3.2. 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,

4.3.3. 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.

4.4. 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.

4.4.1. Zjazdy

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

4.4.2. Przystanki tramwajowe na szlaku

Na terenie planowanej inwestycji planuje się – budowę nowych peronów przystankowych.

Poniżej przedstawiono parametry peronów przystankowych:

- długość peronu tramwajowego: 45 m,
- szerokość peronu tramwajowego: min. 3,5 m (w przypadku przystanku Surzyckiego 1 i 2 szer. peronu tram. 3,45m ze względu na konieczność zachowania skrajni drogowej),
- długość pochylni: 4,0 m,
- wysokość krawędzi peronu tramwajowego od główki szyny: 17,0 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.

Ponadto, zgodnie z zaleceniami MPK: „Na przystankach należy przewidzieć montaż automatów biletowych wraz doprowadzeniem do nich zasilania oraz posadowieniem fundamentów. Na każdy automat biletowy należy przewidzieć 3kW.”

4.4.3. Przystanki autobusowe na szlaku

Na terenie planowanej inwestycji planuje się budowę nowych peronów przystankowych i/lub przebudowę istniejących przystanków.

Poniżej przedstawiono parametry peronów przystankowych:

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

Ponadto, zgodnie z zaleceniami:

- MPK: „Na przystankach należy przewidzieć montaż automatów biletowych wraz doprowadzeniem do nich zasilania oraz posadowieniem fundamentów. Na każdy automat biletowy należy przewidzieć 3kW.”,

- ZTP: „Nawierzchnia przystanków autobusowych powinna być odpowiednio wzmocniona (z uwagi na zatrzymywanie się pojazdów ciężkich) i wyróżniona kolorem czerwonym”
- Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w Mieście Krakowie: „Na peronach przystankowych zapewnić krawężniki typu kassel kerb.”

4.4.4. Rozwiązania w ruchu pieszych

Na terenie planowanej inwestycji przewiduje się ruch pieszych:

- na chodnikach,
- 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.

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

Ponadto, zgodnie z zaleceniami:

- ZDMK: „Należy zapewnić sygnalizację świetlną przy przejściach dla pieszych przez dwa pasy ruchu”,

4.4.5. Rozwiązania w ruchu rowerowym

Na terenie planowanej inwestycji przewiduje się ruch rowerowy:

- na ścieżkach rowerowych jedno i dwukierunkowych,
- 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.

4.4.6. Konstrukcje nawierzchni

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

4.4.7. Odwodnienie układu drogowo-tramwajowego

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

4.4.8. 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.

Ponadto, zgodnie z zaleceniami Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w Mieście Krakowie:

- „Rozdział pomiędzy projektowaną drogą dla rowerów (ddr) a ciągiem pieszym (cp) projektować zgodnie ze Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa z dwóch rzędów kostki ułożonej pod kątem, nie ma potrzeby wykonywania opaski o szerokości 0.5 m. Zaoszczędzoną przestrzeń proponujemy przeznaczyć na poszerzenie ddr.”

4.4.9. 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.

4.5. 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 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.

Ponadto, zgodnie z zaleceniami Zespołu Doradczo – Konsultacyjny ds. Dostępności Architektonicznej Przestrzeni Publicznej oraz Obiektów Budowlanych dla Osób Ze Szczególnymi Potrzebami, powołany Zarządzeniem nr 1162/2023 Prezydenta Miasta Krakowa w dniu 28 kwietnia 2023 r.:

- „Należy unikać lokalizacji wolnostojących elementów małej architektury w obszarze ciągu pieszego,
- Na ciągach pieszych stosować nawierzchnie bezfazowe,
- Stosować barierki lub inne ograniczniki uniemożliwiające wyjście na jezdnię w miejscach szczególnie niebezpiecznych (np. wysepki na przejściach usytuowane nie pod kątem prostym w stosunku do jezdni),
- Stosować pasy medialne na całej szerokości przejścia dla pieszych o szerokości minimum 0,60 m wraz z pasami naprowadzającymi,
- Stosować pasy medialne w postaci prostokąta (nie łukowo). Dopuszcza się stosowanie pasów medialnych w postaci schodkowej,
- Na sugerowanych przejściach dla pieszych również stosować pasy medialne wraz z pasami naprowadzającymi oraz obniżenia krawężników tak jak dla wyznaczonych przejść dla pieszych,
- Stosować pasy medialne przed każdym ciągiem schodów po ich obu stronach oraz dodatkowo zaznaczyć kontrastowym w stosunku do otoczenia kolorem stopień i podstopnicę pierwszego oraz ostatniego w ciągu schodów również na spocznikach pośrednich
- Stosować pasy medialne na całej długości przystanku komunikacji miejskiej przy brzegu peronu lub krawężniku o szerokości minimum 0,50 m,
- Przewidzieć montaż tablic informacji pasażerskiej wyposażonych w przycisk umożliwiający głosową zapowiedź odjazdów taboru komunikacji miejskiej,
- Przejścia dla pieszych należy wyposażyć w sygnalizatory akustyczne umożliwiające nadawanie sygnału zielonego, zielonego migającego i czerwonego. Każdy z sygnałów powinien odróżniać się tonem i modulacją. Sygnał czerwony powinien zdecydowanie różnić się od sygnałów zielonych. Sygnał na przejściu przez jezdnię powinien różnić się od tego przez torowisko. Sygnalizator dźwiękowy powinien posiadać autoregulację głośności z uwagi na hałas otoczenia oraz możliwość ręcznego ustawienia poziomu głośności,
- Przyciski muszą być zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,
- Przyciski muszą być koloru żółtego (RAL 1023),
- Przycisk musi posiadać funkcję wibracji dla osób niewidomych i niedowidzących,

- Na bocznych ściankach konstrukcji przycisk powinien posiadać oznaczenie z profilem drogi (informujące o przejściu przez jezdnię torowisko lub przejście z wyspą),
- Dźwigi osobowe zlokalizowane przy obiektach inżynierskich powinny być projektowane zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/33/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących dźwigów i elementów bezpieczeństwa do dźwigów (Dz. U. Unii Europejskiej L 96/251). Na etapie projektu budowlanego uwzględnić następujące uwagi dotyczące urządzeń dźwigowych:

  A. Dźwigi osobowe powinny spełniać następujące wymagania:

  a) przystosowane do osób niepełnosprawnych w tym: kabina powinna mieć wymiar min. 1100x1400mm, drzwi automatycznie przesuwne; winda musi pozwalać na swobodny wjazd/wyjazd i manewr wózkiem inwalidzkim (min. szerokość 900 mm); musi posiadać poręcz w kabinie na wysokości 0,9 m;

  b) Zewnętrzny panel sterujący należy umieścić na wysokości 0,8—l,2 m od posadzki oraz w odległości nie mniejszej niż 0,50 m od naroża kabiny z dodatkowym oznakowaniem dla osób z dysfunkcją wzroku oraz informacją głosową (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie @ 193 ust. 2a).

  c) Przy drzwiach do kabiny dźwigu należy umieścić sygnalizację dźwiękową oraz wizualną informująca 0 piętrze, na którym aktualnie znajduje się kabina oraz w którą zmierza stronę. Należy wyposażyć ją w dodatkowe oznakowanie dla osób niewidomych oraz informacje głosową. Po lewej stronie przycisku należy umieścić wypukłe opisy, cyfry lub standardowe symbole oraz oznaczenia w alfabecie Braille'a.

  d) oświetlenie awaryjne kabiny dźwigu (w przypadku zaniku napięcia);

  e)drzwi automatyczne przesuwne z kurtyna podczerwieni zabezpieczającą przed ściśnięciem;

  f) elementy wyposażenia kabiny dźwigu wandaloodporne;

  g) kabina dźwigu oraz podłoga wykonane ze stali nierdzewnej;

  h) oświetlenie kabiny LED, zabezpieczone przed kradzieżą i dewastacja;

  i) kamera w kabinie dźwigu zamontowana w sposób niedostępny dla wandali;

  j) podgrzewane progi drzwi (w okresie zimowym);

  k) zadaszenia nad wejściami do windy.

  B. W szybach wind wykonać oświetlenie oraz ogrzewanie elektryczne.

  C. Przestrzeń manewrowa przed windą, odległość pomiędzy drzwiami przystankowymi dźwigu osobowego a przeciwległą ścianą lub inną przegrodą, nie może być mniejsza niż 1,6 m (Rozporządzenie Ministra infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie 5 195).
- Zapewnić prawidłowe oświetlenie ciągów pieszych,
- Przewidzieć ławki wzdłuż ciągów pieszych,
- Nawierzchnię ewentualnych poszerzeń (przebrukowania) wykonywać z nawierzchni bezfazowej — proponuje się nawierzchnię betonową,
- W przypadku stosowania wiat przystankowych zapewnić taką szerokość przed wiatą przystankową, aby mogły się minąć dwie osoby na wózku,

- Na etapie organizacji ruchu zastosować odpowiednie elementy dla poprawy bezpieczeństwa zwłaszcza pieszych niepełnosprawnych (w szczególności z dysfunkcją wzroku),
- Na etapie opracowywania projektu budowlanego pozyskać opinię ww. Zespołu.”

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

4.6. Zieleń

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

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 zostaną przedstawione w odrębnym tomie dokumentacji.

4.7. 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.

4.8. Przebudowa i budowa sieci uzbrojenia terenu

Koncepcja przebudowy sieci kolidujących oraz budowy nowych sieci została przedstawiona w opracowaniach odrębnych branż.

4.9. 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.*

Ponadto:

- Zakres obszarowy inwestycji w rejonie od pętli tramwajowej „*Mały Płaszów*” do skrzyżowania ul. Śliwiaka z ul. Wrobela koliduje z zakresem objętym wydanymi decyzjami WZ (Warunki Zabudowy):
  - Decyzja wydana w poprzednim roku: *Budowa sieci kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej i rurociągu tłocznego na działkach nr 126/17, 127/3, 137,127/6, 126/7 obr. 20 Podgórze oraz na działkach nr 162, 163 obr. 27 Podgórze przy ulicach Albatrosów, Surzyckiego, Golikówka w Krakowie.*
    - Data wydania decyzji: 27.04.2022 r.
    - Rodzaj decyzji: pozytywna.
  - Decyzja wydana w poprzednim roku: *Budowa linii kablowej elektroenergetycznej SN 15kV na dz. 47/22 oraz na części dz. nr. 182 obr. 27 Podgórze przy ul. Lipskiej/Mierzeja Wiślana w Krakowie (stanowiącej zasilanie rezerwowe dla zespołu budynków biurowo - usługowych przy ul. Pana Tadeusza w Krakowie)*
    - Data wydania decyzji: 24.05.2022 r.
    - Rodzaj decyzji: pozytywna.
  - Decyzja wydana w poprzednim roku: *Budowa osiedlowej sieci cieplnej na działkach nr 126/7, 126/17 obr. 20 Podgórze przy ul. Albatrosów w Krakowie.*
    - Data wydania decyzji: 11.08.2022 r.
    - Data ostateczności decyzji: 10.09.2022 r.
    - Rodzaj decyzji: pozytywna.
  - Decyzja sprzed dwóch lat: *Budowa sieci wodociągowej o średnicy nominalnej DN 150 wraz z budową sieci elektroenergetycznej kablowej średniego napięcia 2xSN-15kV oraz sieci elektroenergetycznej kablowej niskiego napięcia nN-0,4KV w ul. Christo Botewa w Krakowie, na działkach nr 441, 440, 439, 438 obr. 22 Podgórze.*
    - Data wydania decyzji: 19.05.2021 r.

        - Data ostateczności decyzji: 17.06.2021 r.
        - Rodzaj decyzji: pozytywna.
    - Decyzja sprzed dwóch lat: *Budowa sieci ciepłowniczej przy ul. Christo Botewa w Krakowie, na działkach nr 400, 438, 401/10, 437, 401/4 obr.22 Podgórze.*
        - Data wydania decyzji: 19.07.2021 r.
        - Data ostateczności decyzji: 17.08.2021 r.
        - Rodzaj decyzji: pozytywna.
- Zakres obszarowy inwestycji w rejonie od pętli tramwajowej „*Mały Płaszów*” do skrzyżowania ul. Śliwiaka z ul. Wrobela koliduje z zakresem objętym wydanymi decyzjami PnB (Pozwolenie na budowę):
    - Decyzja wydana w bieżącym roku: *Ul. Feliksa Wrobela - Budowa budynku usługowego związanego z obsługą ruchu kołowego (handel, gastronomia) wraz z infrastrukturą techniczną oraz z rozbiórką odcinka instalacji elektrycznej (po licznikowej), instalacją elektryczną po licznikową (odcinek zewnętrzny), instalacją kanalizacji opadowej (odcinki zewnętrzne), instalacja kanalizacji sanitarnej (odcinek zewnętrzny) wraz z komunikacją pieszą oraz pieszo jezdną, zielenią urządzoną, murem oporowym do podjazdu na działkach nr 276/10, 277, 282/10, 283/3 obr. 106 Podgórze.*
        - Data wydania decyzji: 1.02.2023 r.
        - Data ostateczności decyzji: 20.02.2023 r.
        - Rodzaj decyzji: pozytywna
    - Decyzja wydana w poprzednim roku: *Budowa dwóch budynków usługowych z wewnętrznymi instalacjami na zewnątrz budynku: wodociągowa, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji opadowej ze zbiornikiem retencyjnym, elektryczną i teletechniczną wraz z zagospodarowaniem terenu, tj. budową wewnętrznego układu komunikacyjnego, naziemnych miejsc postojowych na działkach nr 295/2, 295/4, 295/10, 295/11, 296/2, 296/3, 296/6, 296/7, 297/2, 297/3, 297/8, 297/9, 298/2, 298/3, 298/6, 299/2, 299/3, 299/6, 300/2, 300/3, 300/6, 301/2, 301/3, 301/6, 325/3, 302/2, 302/5 obr. 106 Podgórze w Krakowie wraz z przebudową sieci energetycznej na działkach nr 295/2, 296/2, 297/2, 298/2, 299/2, 300/2, 301/2, 325/3 oraz zmiana zagospodarowania terenu przy istniejącym budynku usługowym na działkach nr 295/6, 295/10, 296/5, 296/6, 297/7, 297/8 obr. 106 Podgórze w Krakowie*
        - Data wydania decyzji: 22.12.2022 r.
        - Data ostateczności decyzji: 26.01.2023 r.
        - Rodzaj decyzji: pozytywna
    - Decyzja wydana w poprzednim roku: *ul. Śliwiaka - Budowa bilbordu reklamowego z tablicami, wolnostojącego trwale związanego z gruntem*
        - Data wydania decyzji: 16.12.2022 r.
        - Rodzaj decyzji: pozytywna
    - Decyzja wydana w poprzednim roku*: ul. Tadeusza Śliwiaka - Budowa billboardu reklamowego z tablicami 3x6 m, wolnostojącego trwale związanego z gruntem.*
        - Data wydania decyzji: 16.12.2022 r.
        - Rodzaj decyzji: pozytywna
    - Decyzja wydana w poprzednim roku: *Budowa elektroenergetycznej linii kablowej SN 15kV na dz. nr 69/15, 69/17, 69/19, 70/10, 71/2, 71/3, 71/7 obr. 14 j. ewid. Podgórze, 16/4, 18/3, 18/9, 20/1, 21/4, 21/7, 23/2, 24/2, 25/4, 25/7, 28/4, 28/7, 30/4, 31/4, 33/11, 35/9, 39/1, 39/4, 47/2, 47/4, 66/6, 66/10, 69, 70/1,*

84/4, *95/1*, *95/3*, *97/2*, *187/4*, *187/6*, *188/3*, *189/1*, *190/1*, *191/1*, *198/1*, *244/36*, *250*, *252/2*, *252/3*, *254/3*, *255/2*, *259/2*, *260/3*, *260/5*, *261/3*, *315/2*, *317/9*, *318/10*, *325/2*, *334/2*, *335/2*, *336/3*, *344/4*, *407*, *obr. 15 j. ewid. Podgórze*, *321/2*, *321/4*, *327/1*, *330*, *331/2*, *331/7*, *331/9*, *331/10*, *331/12*, *331/15*, *331/16*, *331/17*, *331/18*, *377 obr. 19 j. ewid. Podgórze*, *30/8*, *37/15*, *37/16*, *47/15*, *47/22*, *182*, *225/2 obr. 27 j. ewid. wraz ze złączem kablowym ZKSN 15kV na dz. nr 70/10 obr. 14 j. ewid. Podgórze dla zasilania rezerwowego kompleksu budynków biurowych przy ul. Pana Tadeusza w Krakowie.*

- Data wydania decyzji: 14.10.2022 r.
- Data ostateczności decyzji: 5.11.2022 r.
- Rodzaj decyzji: pozytywna

- Decyzja wydana w poprzednim roku: *Christo Botewa - Budowa dwóch budynków usługowych o funkcji biurowej i socjalnej wraz z wew. inst. wod.-kan., en. elektrycznej, oraz z wewnętrzną linią zasilającą energii elektrycznej, kanalizacją sanitarną (poza budynkiem), dojściami i dojazdem do budynków oraz z rozbiórką istniejącego fundamentu oraz rozbiórką odcinka napowietrznego przewodu elektroenergetycznego na działce nr 205/11, 321/12, 240/9, 240/10 obr. 22 Podgórze przy ul. Christo Botewa w Krakowie.*
  - Data wydania decyzji: 27.07.2022 r.
  - Data ostateczności decyzji: 1.09.2022 r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna
- Decyzja wydana w poprzednim roku: *Rewitalizacja terenu zielonego przy parkingu P&R Mały Płaszów polegająca na: - budowie drogi rowerowej - przebudowie istniejącej instalacji średniego napięcia, działki nr: 228, 182, 230 obr. 27 Podgórze, oraz nr 387, 330, 331/17, 331/19, 413, 384, 412, 385, 183/30 obr. 19 Podgórze przy ul. Lipskiej/Bagrowej w Krakowie*
  - Data wydania decyzji: 21.07.2022 r.
  - Data ostateczności decyzji: 18.08.2022 r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna
- Decyzja wydana w poprzednim roku: *ul. Christo Botewa 4 -Rozbudowa budynku biurowego wraz z przebudową instalacji wewnętrznych poza budynkiem (w tym przebudową kanalizacji teletechnicznej, kanalizacji sanitarnej, instalacji wodociągowej, linii kablowej), budową kanalizacji deszczowej ze zbiornikiem retencyjnym, przepompownią i odcinkiem kanalizacji tłocznej, budową linii kablowej z oświetleniem zewnętrznym, przebudową zieleńców, przebudową miejsc postojowych, w tym likwidacją istniejących miejsc postojowych i budową nowych miejsc postojowych na działkach nr 260/13, 250/16 obręb 22 Podgórze w Krakowie przy ul. Christo Botewa 4*
  - Data wydania decyzji: 4.07.2022 r.
  - Data ostateczności decyzji: 5.07.2022 r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna
- Decyzja wydana w poprzednim roku:
  - Data wydania decyzji: 14.10.2022 r.
  - Data ostateczności decyzji: 5.11.2022 r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna
- Decyzja sprzed dwóch lat: *Zmiana decyzji pozwolenia na budowę nr 82/6740.1/2021 z dnia 22.01.2021 r. znak sprawy AU-01-4.6740.1.1827.2020.ERU wydanej dla zamierzenia budowlanego: 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 na dz. 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, 173/37, 327/15, obr. 22, jedn. ewid. Podgórze przy ul. Christo Botewa w Krakowie" zmiany w zakresie: - powiększenia zakresu możliwej działalności w projektowanych halach o działalność usługową i produkcyjną, nie będąca przedsięwzięciem mogącym znacząco oddziaływać na środowisko.

  - Data wydania decyzji: 19.10.2021 r.
  - Data ostateczności decyzji: 10.11.2021 r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna
- Decyzja sprzed dwóch lat: *ul. Śliwiaka 14 - Rozbudowa budynku biurowego wraz z instalacjami wewnętrznymi w budynku: wod.-kan., c.o., cwu, elektryczną, teletechniczną, wentylacji, klimatyzacji oraz instalacją kanalizacji sanitarnej w terenie wraz z przebudową istniejącej kanalizacji kablowej telekomunikacyjnej na działkach nr 309/76 i 309/77, obręb 106, j. ewid. Podgórze, przy ul. T. Śliwiaka.*
  - Data wydania decyzji: 5.03.2021 r.
  - Data ostateczności decyzji: 24.03.2021 r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna

- Zakres obszarowy inwestycji od skrzyżowania ul. Domagały z ul. Śliwiaka w kierunku południowym do osiedla Złocień koliduje z zakresem objętym wydanymi decyzjami PnB (Pozwolenie na budowę):
  - Decyzja sprzed trzech lat: Budowa elektroenergetycznej linii kablowej SN-15kV i nN 0,4kV wraz z budową kontenerowej stacji transformatorowej SN/nN 15/0,4kV, na działkach nr 417, 29/2, 78, 28/6, 28/1 obr. 105 Podgórze oraz na działce nr 70/4 obr. 107 Podgórze, przy ul. Nad Drwiną w Krakowie.
    - Data wydania decyzji: 16.08.2021 r.
    - Data ostateczności decyzji: 31.08.2021 r.
    - Rodzaj decyzji: pozytywna
  - Decyzja sprzed trzech lat: ul. Domagały 2 - Budowa zadaszenia oraz zamknięcie ścianami przestrzeni pomiędzy czterema istniejącymi garażami
    - Data wydania decyzji: 16.07.2021 r.
    - Data ostateczności decyzji: 06.08.2021 r.
    - Rodzaj decyzji: pozytywna
  - Decyzja sprzed dwóch lat: BUDOWA BUDYNKU EKSPOZYCYJNEGO WRAZ Z INSTALACJAMI I DOJŚCIEM PRZY UL. NAD DRWINĄ 10 W KRAKOWIE NA DZ. NR 474/8, OBR. 105, J. EW. PODGÓRZE
    - Data wydania decyzji: 21.06.2022 r.
    - Data ostateczności decyzji: 07.07.2022 r.
    - Rodzaj decyzji: pozytywna

- Decyzja sprzed dwóch lat: ul. Nad Drwiną 10 - Zmiana pozwolenia na budowę nr dec.: 2384/6740.1/2018 z dnia 21.12.2018r., znak sprawy: AU-01-6.6740.1.2390.2018.MLE w zakresie zatwierdzonego projektu budowlanego w części dotyczącej charakterystycznych parametrów obiektu budowlanego tj. wysokości, długości i szerokości obiektu budowlanego.
  - Data wydania decyzji: 08.12.2022 r.
  - Data ostateczności decyzji: 27.12.2022 r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna
- Decyzja sprzed roku: Budowa parkingu dla samochodów osobowych, ul. Nad Drwiną na działce nr 474/8 obr. 105, j .ew. Podgórze
  - Data wydania decyzji: 03.03.2023 r.
  - Data ostateczności decyzji: 23.03.2023 r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna
- Decyzja sprzed roku: ul. Nad Drwiną - Budowa placu składowego zlokalizowanej przy południowej ścianie budynku B2 na części działki 474/8 obr. 105 jedn. ewid. Podgórze.
  - Data wydania decyzji: 31.07.2023 r.
  - Data ostateczności decyzji: - r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna
- Decyzja sprzed trzech lat: Ul. Nad Drwiną 10 - Przebudowa elewacji budynków B1.2..
  - Data wydania decyzji: 20.05.2021 r.
  - Data ostateczności decyzji: 27.05.2021 r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna
- Decyzja sprzed trzech lat: Budowa parkingu szutrowego na samochody osobowe (19 miejsc postojowych) na działce nr 474/8 obr. 105 Podgórze przy ul. Nad Drwiną w Krakowie.
  - Data wydania decyzji: 18.05.2021 r.
  - Data ostateczności decyzji: 24.05.2021 r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna
- Decyzja sprzed trzech lat: ul. Nad Drwiną , dz. nr 474/8 obr. 105 Podgórze ; budowa instalacji zbiornikowej gazu płynnego ze zbiornika podziemnego o pojemności 4,85 m3 wraz z zewnętrzną i wewnętrzną instalacją wolnostojącej kotłowni gazowej .
  - Data wydania decyzji: 07.05.2021 r.
  - Data ostateczności decyzji: 03.06.2021 r.
  - Rodzaj decyzji: negatywna
- Decyzja sprzed trzech lat: ul. Nad Drwiną 10- Budowa wolnostojącego budynku kotłowni oraz instalacji zbiornikowej gazu płynnego ze zbiornika podziemnego wraz z zewnętrzną i wewnętrzną instalacją gazową.
  - Data wydania decyzji: 27.08.2021 r.
  - Data ostateczności decyzji: 15.09.2021 r.
  - Rodzaj decyzji: pozytywna
- Decyzja sprzed trzech lat: ul. Nad Drwiną 10 - Przebudowa oraz zmiana sposobu użytkowania części budynku hali z pomieszczeniami produkcyjno-magazynowymi na pomieszczenia administracyjno-biurowe i produkcyjno-magazynowe.
  - Data wydania decyzji: 01.12.2021 r.

- Data ostateczności decyzji: 06.01.2021 r.
- Rodzaj decyzji: pozytywna