



WUB.542.156.2021

DU

976

p. M. Nowale
02 CZE. 2021

Kraków, 01 CZE. 2021 r.

Zarząd Miasta Krakowa,
ul. Centralna 53
WPLYNĘŁO

Dnia **2021-06-02**
6420/2
L.Dz.....Podpis.....*K*

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Dotyczy: BO.D6.1/21 „Dolina Rudawy dla pieszych i rowerzystów! Nowy etap”

W odpowiedzi na przesłane pismo ws. wydania opinii do projektu budżetu obywatelskiego pn.: „Dolina Rudawy dla pieszych i rowerzystów! Nowy etap” jednostka miejska Klimat-Energia-Gospodarka Wodna informuje, że w planowanej lokalizacji wyniesionego przejścia dla pieszych istnieją wpusty odprowadzające wody opadowe z ulicy.

Jednocześnie informujemy, że przedmiotowa inwestycja znajduje się w granicach obszaru objętego zadaniem inwestycyjnym KEGW/O2.24/20 ujętym w Budżecie Miasta Krakowa na 2021 r. oraz Wieloletniej Prognozie Finansowej pn. „Opracowanie wariantowej koncepcji odwodnienia wybranych obszarów Krakowa”. Obecnie trwa postępowanie przetargowe o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie wariantowej koncepcji obejmującej m.in. teren osiedli Olszanica, Wola Justowska, Mydlniki, Bronowice, Tonie, Prądnik Biały i na tym etapie nie możemy określić jaki sposób i rodzaj odwodnienia tego obszaru zostanie wskazany do realizacji w koncepcji. KEGW nie wyklucza jednak działań na terenie przedmiotowych działek związanych z odwodnieniem terenu i sposobem retencjonowania wód. Zakończenie realizacji umowy dotyczącej koncepcji zaplanowane jest na dzień 15 grudnia 2021 roku.

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa WUB

Adam Cebula
Z-ca Dyrektora
ds. Gospodarki Wodnej

796

p. M. Nowak
12 MAJ 2021

Opinia wewnętrzna
RW.460.8.117.2021

Kraków, dnia 11.05.2020r.

Dział Współpracy z Dzielnicami - DW
w/m

dotyczy: opinii w sprawie projektu zgłoszonego w ramach Budżetu Obywatelskiego BO.D6.1/21- **Dolina Rudawy** - utworzenie największego w Krakowie obszaru sportowo-rekreacyjnego. Sieć ścieżek spacerowych i rowerowych, połączenie Młynówki Królewskiej i wałów Rudawy, strefy relaksu, bezpieczne przejście dla pieszych w Mydlnikach.

W odpowiedzi na maila z dnia 10.05.2021 r. w sprawie projektu zgłoszonego w ramach Budżetu Obywatelskiego nr BO.D6.1/21 pn jw. Dział Warunków informuje, że opiniowanie ww. przedsięwzięcia leżą poza kompetencjami tut. Działu. Ze względu na planowaną inwestycję w zakresie rowerowym, wraz z budową przejścia dla pieszych koniecznym byłoby zaopiniowanie projektu w Zarządzie Transportu Publicznego w Krakowie.

Dodatkowo teren objęty wnioskiem znajduje się w granicach obowiązującego mpzp. Dolina Rudawy. Granice ww. terenu zostały przeznaczone m.in. pod:

- tereny rolnicze oznaczone symbolami,
- tereny dróg publicznych,
- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- tereny zieleni urządzonej,
- tereny kolei.

Docelowe zagospodarowanie terenu musi być zgodne z zapisami ww. mpzp. Ponadto tereny dróg publicznych powinny pozostać w zasobach GMK.

Jednocześnie informujemy, że w rejonie projektu przedsięwzięcia planowana jest (według ISDP) inwestycja pn. Trasa Balicka, odc. Al. Armii Krajowej - granice miasta realizowana przez Wydział Gospodarki Komunalnej


Z-ca Kierownika
Działu Warunków
Kamil Okarmus

Otrzymują:
1x Adresat
1x aa RW



Zarząd Transportu
Publicznego
w Krakowie

TA.462.1.11.2021

Kraków, dnia 2021-06-08

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Ul. Centralna 53
31-586 Kraków
sekretariat@zdmk.krakow.pl
dw.:
mnowak@zdmk.krakow.pl

Dotyczy: opinii częściowej dla zadania zgłoszonego w ramach Budżetu Obywatelskiego 2021
nr.: „Dolina Rudawy dla pieszych i rowerzystów! Nowy etap. BO.D6.1/21

W nawiązaniu do pisma znak: DW.454.1.7.2021 z dnia 10.05.2021 w sprawie opinii częściowej dla zadania zgłoszonego w ramach Budżetu Obywatelskiego 2021 jw. w zakresie budowy bezpiecznego przejścia dla pieszych przez ul. Zakliki z Mydlnik, Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie informuje, że z uwagi na plany uruchomienia przejazdów komunikacji miejskiej ul. Zakliki z Mydlnik (po wykonaniu niezbędnego remontu mostu na rz. Rudawie) oraz istniejący obiekt mostowy w bezpośrednim sąsiedztwie proponowanej lokalizacji wykonanie wyniesionego przejścia opiniujemy negatywnie.

W celu uspokojenia ruchu i zwiększenia bezpieczeństwa pieszych proponujemy wykonanie oznakowanego przejścia dla pieszych oraz montaż wyspowych progów zwalniających na przedmiotowej ulicy.

Ponadto w przypadku realizacji wskazanego powyżej zakresu należy:

- Przy przejściu dla pieszych zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku.
- Zapewnić odpowiednią widoczność oraz prawidłowe oświetlenie i odwodnienie przejścia, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawęzać użytkowej szerokości ciągów pieszych.
- Należy usunąć ewentualne kolizje z istniejącym uzbrojeniem.
- Przy przejściu dla pieszych należy zapewnić rowerzystom możliwość włączenia się na ciąg wzdłuż Młynówki Królewskiej z ruchu ogólnego w ul. Zakliki z Mydlnik z obu kierunków.
- Progi wyspowe powinny być montowane w sposób umożliwiający swobodny przejazd autobusów oraz rowerzystów. W tym celu jezdnia ograniczona krawężnikami powinna mieć szerokość minimum 6 m, tak aby odległość progu od krawędzi jezdni stanowiła minimum 60 cm (z każdej strony), a przestrzeń pomiędzy progami minimum 80 cm (co wraz z szerokością progów wyspowych daje 5,6 m, a wraz ze ściekami przykrawężnikowymi 6 m).

Ponadto zastosowane progi oraz odległości pomiędzy progami i krawężnikami jezdni muszą być zgodne ze „Standardami technicznymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” przyjętymi do stosowania zarządzeniem nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15.11.2018 r. (W szczególności odległość progu od krawędzi jezdni musi wynosić, z każdej strony od 0.5 do 1.2 m).

Otrzymują:

1 x adresat

1 x a/a

Sprawę prowadzi:

Anna Pyk - Wołak - Dział TA nr tel.: 12 616 8671

Zarząd Transportu Publicznego
sekretariat@ztp.krakow.pl
31-072 Kraków ul. Wielopole 1
www.ztp.krakow.pl

IR-02.7223.787.2021

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
sekretariat@zdmk.krakow.pl**Dotyczy: OPINII DO PROJEKTÓW BUDŻETU OBYWATELSKIEGO NR BO.D6.1/21 PN. „DOLINA RUDAWY DLA PIESZYCH I ROWERZYSTÓW”.**

W odpowiedzi na przesłane pismo DW.454.1.7.2021 w zakresie pkt. 4 przedmiotowego wniosku informuję, że wyniesione przejście dla pieszych składa się z oznakowania pionowego oraz poziomego umieszczonego na płytowym progu zwalniającym. Zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* są urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, które skutecznie ograniczają prędkość poruszających się pojazdów, co niewątpliwie jest pozytywnym działaniem.

Jednakże należy mieć na uwadze, że generują wiele niekorzystnych czynników takich jak: zwiększenie emisji spalin, zwiększenie poziomu hałasu poprzez hamujące przed progiem i przyspieszające za nim pojazdy oraz drgania powodowane przejeżdżaniem pojazdów.

Ponadto powyższych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego nie montuje się na wysokości zjazdów do posesji, w odległości mniejszej niż 40 m od skrzyżowania oraz 30 m od przejścia dla pieszych. Nie umieszcza się progów zwalniających na obiektach mostowych i w tunelach, nad konstrukcjami inżynierskimi, takimi jak przepusty oraz w odległości mniejszej niż 25 m od nich ze względu na niszczący wpływ wstrząsów powodowanych przejeżdżaniem pojazdów samochodowych. Z uwagi na ww. przepis nie jest możliwe wyznaczenie wnioskowanego przejścia dla pieszych na progu zwalniającym we wnioskowanej lokalizacji, ze względu na występujący w tym miejscu przepust.

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania nie jest możliwe wykonanie w przedmiotowej lokalizacji wyniesionego przejścia dla pieszych. Jediną możliwością byłoby utworzenie przejścia dla pieszych nie umieszczonego na progu zwalniającym we wnioskowanej lokalizacji. Warunkiem koniecznym realizacji zadania jest uprzednie dostosowanie infrastruktury drogowej, tj. wykonanie obniżek krawężników wraz z montażem pasów medialnych oraz zapewnienie odpowiedniego oświetlenia, celem uzyskania wzajemnej widoczności użytkowników ruchu, także w porze nocnej i w warunkach ograniczonej widoczności, wynikającej z warunków atmosferycznych.

W związku z tym informuję, że po dostosowaniu infrastruktury istnieje możliwość wyznaczenia przejścia dla pieszych oraz, że konieczne jest opracowanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów stałej organizacji ruchu zgodnie z procedurą IR-2 znajdującą się na

Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa. W projektach należy uwzględnić także odpowiednie oznakowanie pionowe oraz poziome, zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Z-ca DYREKTORA WYDZIAŁU

Michał Mikołajczyk

Sprawę prowadzi:
Damian Maderak
tel. 12 616 58 26

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa

W przypadku kierowania dalszej korespondencji należy powołać się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony

Urząd Miasta Krakowa

WYDZIAŁ MIEJSKIEGO INŻYNIERA RUCHU

tel. +48 12 616 58 08, fax +48 12 616 58 41, ir.umk@um.krakow.pl

31-072 Kraków, ul. Wielopole 1

www.krakow.pl



Kraków, 2 LIP. 2021

IR-02.7223.787.2021

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
sekretariat@zdmk.krakow.pl**Dotyczy: OPINII DO PROJEKTU BUDŻETU OBYWATELSKIEGO NR BO.D6.1/21 PN. „DOLINA RUDAWY DLA PIESZYCH I ROWERZYSTÓW” W SPRAWIE PROGÓW WYSPOWYCH.**

W odpowiedzi na przesłane pismo DW.454.1.7.2021 informuję, że istnieje możliwość montażu progów zwalniających wyspowych na ul. Zakliki z Mydlnik. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach nie umieszcza się progów zwalniających na obiektach mostowych i w tunelach, nad konstrukcjami inżynierskimi, takimi jak przepusty oraz w odległości mniejszej niż 25 m od nich ze względu na niszczący wpływ wstrząsów powodowanych przejeżdżaniem pojazdów samochodowych. W związku z tym, progi wyspowe można umieścić na wysokości posesji nr 7.

Jednakże aby progi mogły zostać zamontowane konieczne jest uprzednie poznanie woli społeczności lokalnej poprzez podjęcie uchwały Rady Dzielnicy. Spowodowane to jest tym, że przedmiotowe urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego niosą za sobą wiele niekorzystnych czynników jakimi są m.in.: zwiększenie emisji spalin, zwiększenie poziomu hałasu poprzez hamujące przed progiem i przyspieszające za nim pojazdy oraz drgania odczuwalne w zabudowie mieszkalnej bezpośrednio przyległej do pasa drogowego.

W przypadku realizacji przedmiotowego zadania konieczne będzie opracowanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu zgodnie z procedurą IR-2 znajdującą się na Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa. W projekcie należy uwzględnić także odpowiednie oznakowanie pionowe oraz poziome, zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Z-ca DYREKTORA WYDZIAŁU*Michał Mikołajczyk*



RU.461.6.359.2021

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: Warunków technicznych budowy oświetlenia projektowanego przejścia dla pieszych dla zadania BO.D6.1/21 "Dolina Rudawy dla pieszych i rowerzystów! Nowy etap" – ul. Zakliki z Mydlnik w Krakowie.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa w nawiązaniu do złożonego pisma wraz z załączonymi materiałami po przeprowadzonej analizie podaje następujące warunki budowy oświetlenia przejść dla pieszych w lokalizacji zgodnie z wnioskiem:

1. W rozpatrywanej lokalizacji istnieje oświetlenie zasilane z PZ4307 i PZ4189. W załączeniu przesyłamy schematy o charakterze informacyjno-poglądowym.
2. Wszystkie projektowane urządzenia oświetleniowe muszą spełniać aktualne wymagania stawiane przez ZDMK – do pobrania ze strony www.zdmk.krakow.pl -> wytyczne dla projektantów.
3. W ramach inwestycji zaprojektować budowę przyłącza dedykowanego oświetlenia przejścia dla pieszych linią kablową doziemną w oparciu o następujące wytyczne:
 - a) Dla oświetlenia przejścia projektować dedykowane oprawy LED o rozsyłe asymetrycznym wyposażone w sterownik lokalny zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.
 - b) Słupy stalowe ocynkowane na fundamentach prefabrykowanych.
 - c) Zastosować kabel typu YKXs 5x16 mm² na całej długości układowy w rurze ochronnej (np. DVK min 75, pod jezdnią np. DVR).
4. Zasilanie projektować kablem – doziemnie od najbliższego słupa oświetleniowego PZ4307 (dopuszcza się zasilanie z PZ4189 przy zachowaniu wymaganych parametrów obwodu elektrycznego).
5. **Lokalizację projektowanego oświetlenia należy uzgodnić w ZDMK (procedura ZDMK-36) w oparciu o uzgodniony projekt budowy przejścia dla pieszych (pozytywnie zaopiniowaną lokalizację przejścia).** Z uwagi na istniejący słup oświetlenia w lokalizacji planowanego przejścia zaleca się wykorzystanie istniejącej podbudowy dla montażu dodatkowej oprawy dedykowanej.
6. Realizacja budowy dedykowanego oświetlenia wyłącznie w koordynacji z budową przejścia dla pieszych.
7. Rozstaw słupów elektroenergetycznego projektować w oparciu o wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych - wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Infrastruktury (opracowanie dostępne na stronie www.mib.bip.gov.pl w zakładce „Wzorce i standardy”) z zachowaniem wymaganych skrajni. Parametry techniczne drogi (w tym skrajnie drogowe – szczególnie w rejonach występowania urządzeń technicznych dróg np. oświetlenia) powinny spełniać wymogi zawarte w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124) - w szczególności § 109. Projektowane słupy nie mogą zawęzać powierzchni użytkowej chodnika, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych.
8. Na powyższe do uzgodnienia w tut. Zarządzie należy przedłożyć projekt wykonawczy (zgodnie z procedurą ZDMK-37).

9. Zachować ciągłość oświetlenia w porze wieczorno-nocnej. Pracę wykonać w porozumieniu i koordynacji z tut. Zarządem i firmą utrzymującą oświetlenie w Krakowie.
10. O terminie rozpoczęcia i zakończenia robót należy poinformować tut. Zarząd z tygodniowym wyprzedzeniem.
11. Na etapie wydawania warunków analizie nie podlegają własności działek. Oświetlenie projektować wyłącznie w obszarze działek będących własnością GMK.
12. Dla inwestycji uzyskać niezbędne opinie i uzgodnienie w tut. Jednostce i pozostałych Jednostkach miejskich zgodnie z ich kompetencjami oraz w zgodzie z obowiązującym prawem i procedurami.

Warunki zachowują ważność przez okres 3 lat.

Załączniki:

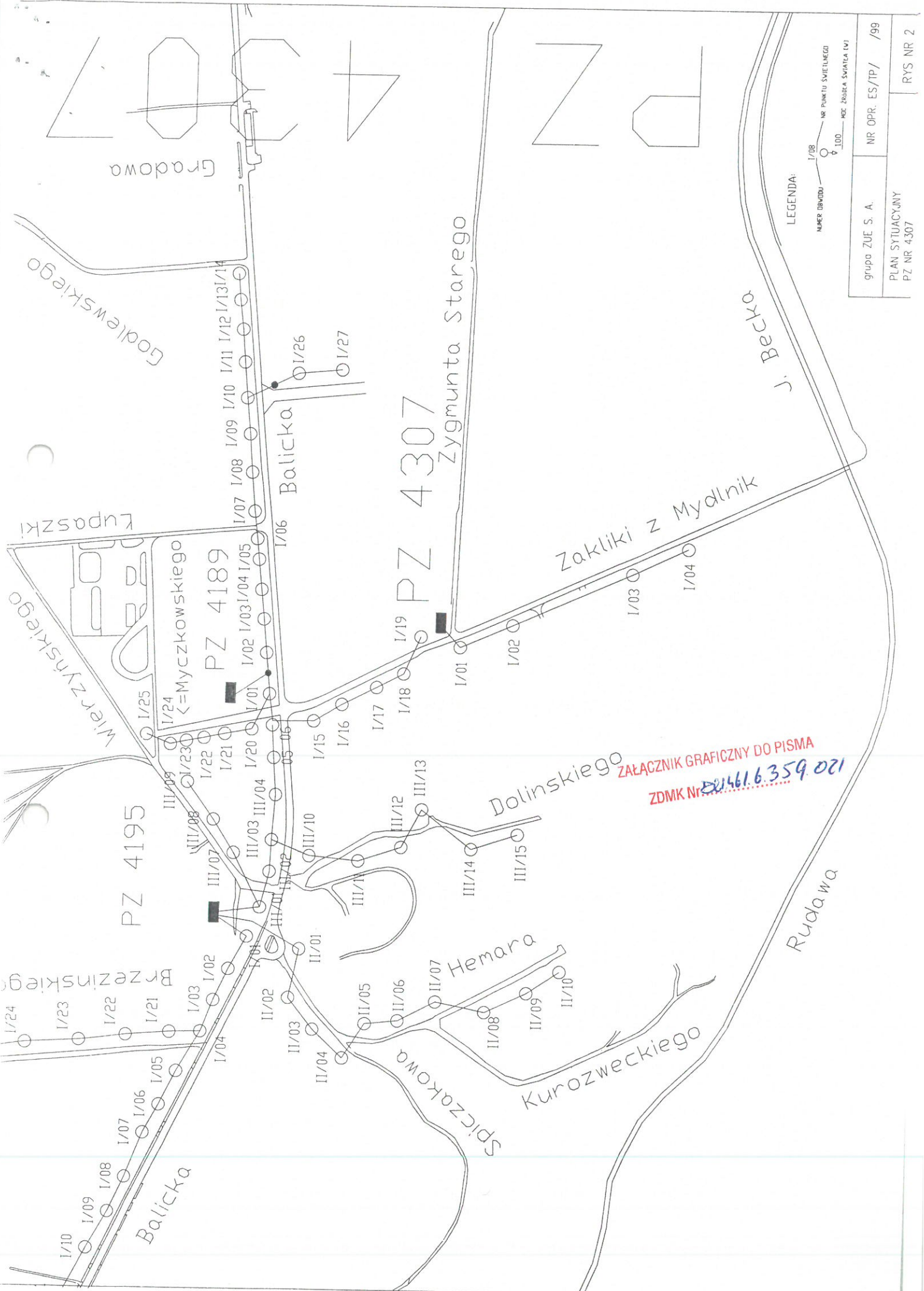
- 1) Schematy oświetlenia PZ4189,4307

Kierownik
Działu Uzgodnień

Przemysław Czech

Otrzymują:

- 1 x Adresat wraz z załącznikiem
- 1 x aa RU (DW, ID: 2499038).

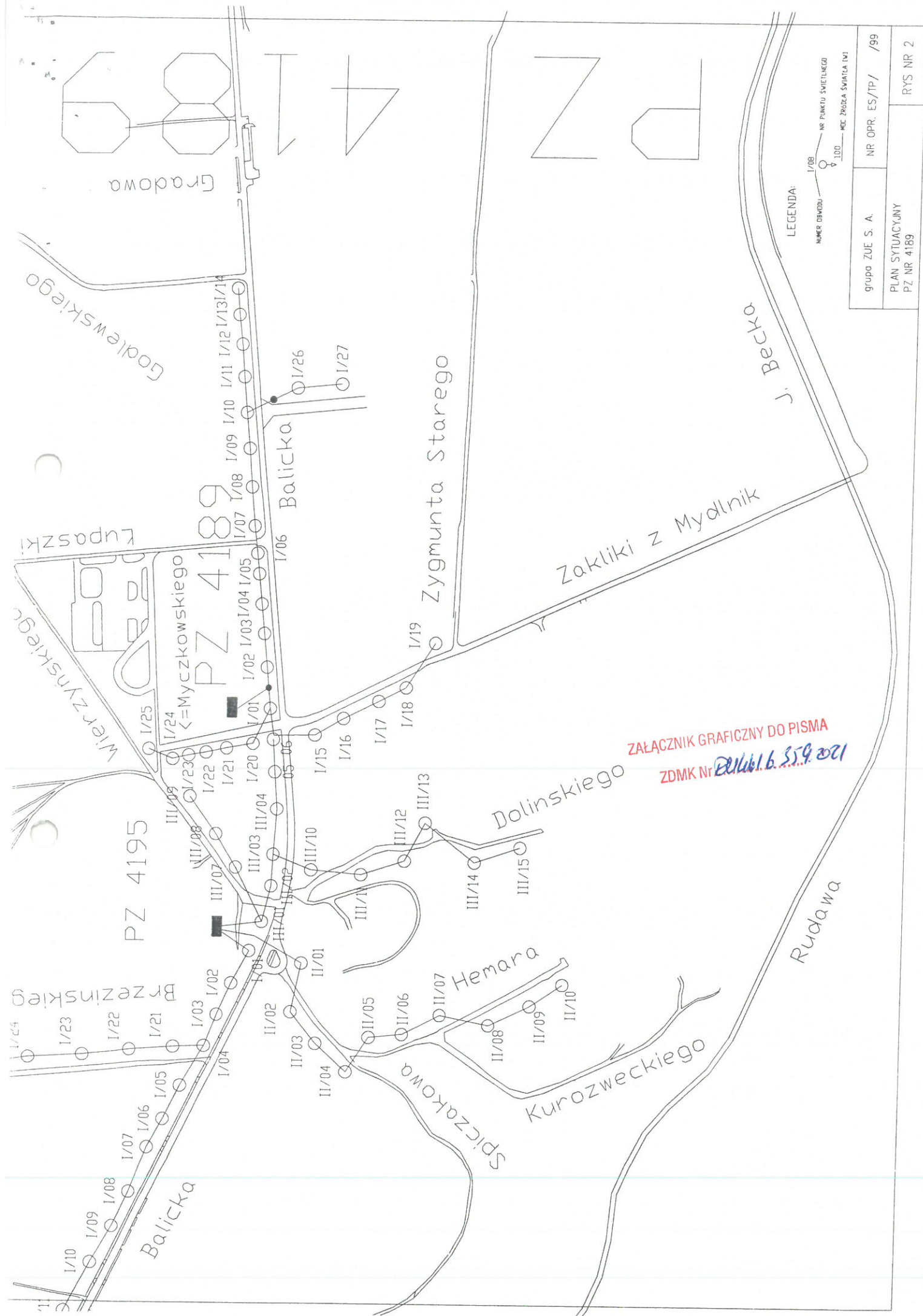


ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK Nr 50461.6.359.021

LEGENDA:

NUMER OBYWODU 1/08
NR PUNKTU ŚWIEŁNEGO
1/00
MOC ŻEŹDZIA ŚWIATŁA (W)

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/ /99	RYS NR 2
PLAN SYTUACYJNY PZ NR 4307		

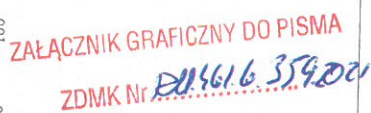


LEGENDA:

NUMER OBWODU I/08
NR PUNKTU ŚWIETLENIEGO
100
MIE. ZŁOŻA ŚWIATLA (V)

grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP / /99
PLAN SYTUACYJNY PZ NR 4189	RYS NR 2

ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY DO PISMA
ZDMK Nr 6.559.001



grupa ZUE S. A.	NR OPR. ES/TP/252/99
SCHEM POŁĄCZEŃ ZEWNIĘTRZNYCH RODZ. NR: 4189	
RYS NR 2A	

Dział Uzgodnień RU
w/m

RU.461.1.410.2021 (1)

Kraków, 13.12.2021 r.

Dotyczy: budżetu obywatelskiego BO.D6.1/21 „Dolina Rudawy dla pieszych i rowerzystów”
nowy etap **pkt 4 wyniesione przejście dla pieszych. Rejon ul. Zakliki z Mydlnik -**
informacje w zakresie branży drogowej – po korekcie na zwykłe przejście z progami.

Dział Współpracy z Dzielnicami DW
w/m

W odpowiedzi na maila (dotyczącego budżetu obywatelskiego BO.D6.1 /21 pn. „Dolina Rudawy dla pieszych i rowerzystów” **pnk 4 wyniesione przejście dla pieszych** Rejon ul. Zakliki z Mydlnik- zmienione na zwykłe z progami zwalniającymi) - RU przekazuje następujące informacje w zakresie branży drogowej:

1. W rejonie planowanego przejścia planowana jest budowa Trasy Balickiej (obecnie są omawiane warianty jej przebiegu). Należy zapewnić koordynację projektową /wykonawczą w zależności od etapów inwestycji.
2. Przy lokalizowaniu przejścia należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego i rowerowego – chodniki/ścieżki rowerowe muszą być zapewnione po każdej stronie przejścia (o normatywnej szerokości azyli), w niezbędnym zakresie zapewniającym prawidłowe powiązanie z istniejącymi chodnikami w analizowanym obszarze, jak również wyprowadzenie rowerzystów w ruch ogólny. Zaleca się uzyskanie opinii ZTP w przedmiotowej sprawie.
3. Lokalizacja ww. przejścia i progów powinna być ustalona wg opinii ZTP, jak również UM MIR.
4. Na przejściach dla pieszych należy zapewnić warunki widoczności. W rejonie przejścia należy przewidzieć regulację istn. chodników tak aby zapewnić ciągłość niwelety chodników i przejść, jak również ścieżki rowerowej. Rozwiązania techniczne winny być dostosowane do potrzeb ruchu osób niepełnosprawnych.
5. Zakres ew. budowy/przebudowy chodników, ścieżek rowerowych należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu pieszych/rowerzystów i jego ciągłość. Ciągi pieszce zapewnić o normatywnych parametrach technicznych w oparciu o Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124). Minimalna szerokość chodnika przy jezdni winna wynosić 2.0m, (do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża) przy czym, powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych.
6. W zakresie konstrukcji nawierzchni, frezowania wskazane jest uzyskanie opinii Działu Utrzymania UD. W przypadku dobudowy chodnika do istn., jezdni, warstwy konstrukcji nawierzchni powinny być zapewnione również pod krawężnikiem i ławą betonową z oporem.
7. Lokalizacja przejścia nie może pogarszać istniejącej obsługi komunikacyjnej przyległych terenów.
8. Zakresem prac zaleca się objąć teren niezbędny dla zapewnienia warunków zgodnych z wymogami powyższego Rozporządzenia, w tym m.in. powiązania ciągów pieszych.
9. Na etapie wydawania niniejszej informacji nie można jednoznacznie określić zakresu prac, w związku z powyższym zasadne jest wykonanie koncepcji docelowego układu drogowego w celu sprawdzenia możliwości wykonania przedmiotowego zadania, jak również uzyskana pozytywnej opinii audytu rowerowego, określenia m.in. zajętości terenu i parametrów docelowych układów drogowych

10. Dokumentacja projektowa winna uzyskać audyt rowerowy. Parametry infrastruktury rowerowej i pieszej zapewnić zgodnie z obowiązującymi Standardami.
11. W rejonie planowanego przejścia należy zapewnić odwodnienie elementów drogi. Przejście winno mieć zapewnione doświetlenie.
12. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie syt. wys. do stanu istniejącego, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłości podłużnych i poprzecznych oraz zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia terenu przyległego – w tym min. do istniejącego zagospodarowania tj. dojścia, zjazdu, dojazdów do garaży etc.
13. Warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.
14. Ponadto:
 - W zakresie inwestycji nie drogowych ew. planowanych i realizowanych należy uzyskać opinię RW, IE, IER a inwestycji miejskich JRP, IP, IR oraz UD.
 - Należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne, w tym m.in. decyzje na lokalizację/przebudowę zjazdu.
 - W przypadku kolizji z istn. zielenią należy opracować inwentaryzację wraz z gospodarką zielenią oraz opracować projekt nasadzeń zamiennych.
 - Należy rozwiązać kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci i uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego uzgodnienia.
 - Na przejściach dla pieszych zastosować pasy medialne z rowkami naprowadzającymi i uzyskać opinie Zespołu Konsultacyjnego do spraw Dostępności Infrastruktury Miejskiej do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych (działającego przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa, powołanego zarządzeniem nr 2699/2013 z dnia 18.09.2013). Ponadto wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowników, w tym w szczególności winny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych.
 - Zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową, przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0.5 m. Ponadto należy zapewnić bezpieczną odległość od drzew i krzewów (zabezpieczyć przed ewentualnymi uszkodzeniami). Infrastrukturę nie związaną z funkcjonowaniem drogi, a kolidującą z docelowym układem drogowym należy w całości usunąć.

Otrzymują:

1 x Adresat – Dział DW

1 x aa (ID: 2289722)