

Włodzimierz Pietrus
Radny Miasta Krakowa

KANCELARIA NAJWIĘKSZEJ
IŁYBIENICZKI
SEKRETARIAT
wydział 210-01-04
Nr
Podpis

Kraków, 4.01.2010

Poprawka nr 1 do projektu Uchwały wg druku nr 1356.

W projekcie Uchwały **zmienia się** układ drogowy KDL i KDD w rejonie ulicy Skołczanka na układ drogowy KDD i KDW zgodnie z załącznikami graficznymi nr 1 i nr 2 - bez odcinka obejmującego ulicę Maćka z Bogdańca.

Wykreślone odcinki dróg wprowadza się w obszary zabudowy jednorodzinnej MN4.

Nieprzekraczalne linie zabudowy dla terenów MN4 przy skorygowanej drodze klasy KDD i nowych drogach KDW ustala się w analogicznych odległościach jak w już istniejącym obszarze MN4 na działce nr 114/4 obr. 75.



Poprawka nr 2 do projektu Uchwały wg druku nr 1356.

W projekcie Uchwały **zmienia się** układ drogowy KDD w początkowym odcinku ulicy Maćka z Bogdańca zgodnie z załącznikami graficznymi nr 1 i nr 2.

Wykreślony odcinek drogi wprowadza się w obszary zabudowy jednorodzinnej MN4.

Nieprzekraczalne linie zabudowy dla terenów MN4 przy skorygowanej drodze klasy KDD pozostawia się w dotychczasowym miejscu.

W Uchwale i załącznikach graficznych i tekstowych dokonuje się stosownych zmian wynikających z powyższych poprawek zapewniając spójność i zgodność z prawem rozwiązań planistycznych. W związku z prowadzeniem tych poprawek wprowadza się do projektu Uchwały niezbędne korekty redakcyjne.



Uzasadnienie do zmiany układu drogowego: Uwzględnienie uwagi nr 1181.

Po przeanalizowaniu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „TYNIEC – OSIEDLE” pod względem planowanego układu drogowego można stwierdzić, że istnieje możliwość zmiany przebiegu planowanej drogi KDL (odcinek A-E). Zmiana przebiegu planowanej drogi klasy L (odcinek A-E) łączącej ul. Nad Czerną z ul. Obrony Tyńca poprzez wykorzystanie części ul. Skołczanka (odcinek A-B) nie zmieni jej funkcji pełnionych w układzie drogowym Osiedla Tyniec. Zaplanowanie przebiegu drogi w sposób jak na rysunku (odcinek A-E) budzi wątpliwości ze względów praktycznych formalnych i ekonomicznych, spowodowanych występowaniem na trasie planowanej drogi kolizji z istniejącymi budynkami. Planowanie drogi na odcinku A-E i dalej jej przedłużenia w kierunku ul. Maćka z Bogdańca, poprzez zmianę wlotu, wymaga wyburzenia co najmniej 1 budynku (zamieszczony na mapie ewidencyjnej) oraz zbliżenie planowanych dróg do 3 innych budynków, znacznie ograniczając powierzchnię istniejących działek (127/60, 127/61, 190/4, 185/6) Rozwiązanie takie jest kosztowne ekonomicznie ponieważ w przyszłości zmusi gminę do kosztownych wykupów działek pod planowany pas drogowy.

Równocześnie taki kształt układu drogowego wymaga jego nadmiernej rozbudowy w celu obsługi działek zlokalizowanych w sąsiedztwie. Propozycja zmian przedstawiona na załączonym rysunku ogranicza potrzebę rozbudowy układu drogowego (częściowo wykorzystując istniejącą drogę – ul. Skołczanka). Nie powoduje potrzeby przeprowadzenia dodatkowych podziałów działek (co w przyszłości może ograniczyć nadmierną obudowę drogi). Zachowanie istniejącego układu skrzyżowań ul. Obrony Tyńca z ulicami Maćka z Bogdańca pozwala na uniknięcie dodatkowego wlotu skrzyżowania w bliskim sąsiedztwie istniejących skrzyżowań, co jest niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu. Zastosowanie skrzyżowań o przesuniętych wlotach (jak w stanie istniejącym) powoduje, że występuje 18 punktów kolizji na skrzyżowaniu, a w przypadku zastosowania planowanego rozwiązania liczba ta wynosi 41.

Ponieważ główną funkcją planowanej drogi jest obsługa dojazdu do posesji zlokalizowanych bezpośrednio przy planowanej drodze, zmianie może ulec także jej klasa techniczna na klasę D. W przypadku planowanej intensywnej zabudowy mieszkaniowej prawdopodobne będzie wprowadzenie środków uspokojenia ruchu w strefach zamieszkania, czemu będzie sprzyjać mniejsza szerokość przekroju poprzecznego jezdni. W przypadku zastosowania drogi klasy D uzasadnionym jest zastosować zgodnie 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 (Dz. U. z dnia 14 maja 1999 r. poz. 430) szerokości pasa drogowego w liniach rozgraniczających 10m. Droga powinna mieć parametry techniczno ekonomiczne dla prędkości projektowej $v_p=30\text{km/h}$. Przekrój drogi winien mieć szerokość 5m (2 pasy ruchu po 2,5m) z chodnikiem jednostronnym o szerokości 2m. Dla takich parametrów drogi istnieje techniczna możliwość zaprojektowania drogi o promieniach łuków w planie jak przedstawione na rysunku. Rozwiązanie to zapewnia dostęp do wszystkich działek (w przypadku jego braku jest zgoda właścicieli na służebność przejazdu). W przypadku takiego rozwiązania jak przedstawione na rysunku wystarczającym jest zaprojektowanie jedynie odcinka drogi C-D jako sięgacza niezbędnego do obsługi części działek. Dodatkowo zaplanowano sięgacz do działek 199 i 200, które już w stanie obecnym są obsługiwane poprzez utwardzony fragment działki.

Z punktu widzenia rozwiązań drogowych możliwa jest zmiana przebiegu planowanej drogi oraz jej klasy technicznej z L na D bez wpływu na funkcjonalność ruchową układu drogowego.

