

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego jest budowa układu komunikacyjnego w rejonie os. Piastów. Projektowana inwestycja obejmuje swoim zakresem obszar Miasta Krakowa położony na południe od linii kolejowych nr 8 i 95, w rejonie ul. Powstańców, Piasta Kołodzieja i Morcinka, a także obszar Gminy Zielonki pomiędzy ww. liniami kolejowymi, a drogą powiatową nr 2156K.

Realizacja układu komunikacyjnego będzie polegała m.in. na:

- budowie połączenia ul. Powstańców z ul. Morcinka w Krakowie,
- budowie przedłużenia linii tramwajowej w przebiegu od pętli tramwajowej przy ul. Piasta Kołodzieja do skrzyżowania Powstańców – Piasta Kołodzieja (w rejonie układu kolejowego) wraz z układem drogowym,
- budowie przystanku osobowego Kraków os. Piastów na trasie linii kolejowej 8 i 95,
- budowie parkingu P&R w gminie Zielonki.

W ramach koncepcji programowej zaprojektowane zostały dwa warianty przebiegu drogi wraz z podwariantami poszczególnych rozwiązań przyjętych w głównych wariantach: wschodnim i zachodnim. Łącznie analizowanych było pięć wariantów lokalizacyjnych. Wariantem wybranym do realizacji został wariant W2.

Na całość projektu układu drogowego składa się wiele elementów, z czego do najważniejszych należą m.in. budowa drogi klasy Z – ul. Powstańców wzdłuż torów kolejowych, budowa drogi klasy L – ul. Nowa Powstańców, przebudowa ul. Piasta Kołodzieja wraz z przedłużeniem linii tramwajowej, budowa dworca autobusowo-tramwajowego i przystanków kolejowych, a także budowa parkingu Park&Ride oraz parkingu w miejscu zlikwidowanej pętli tramwajowej.

Opisując bardziej szczegółowo, w preferowanym wariantcie W2 planuje się budowę przedłużenia ul. Powstańców wzdłuż torów kolejowych na odcinku od skrzyżowania ulicy Powstańców z ul. Piasta Kołodzieja (od ronda południowego realizowanego w ramach odrębnej inwestycji) do ulic Morcinka i Mistrzejowickiej. Planowana droga klasy Z (zbiorcza) jako jednoprzestrzenna będzie mieć długość ok. 1 070 m i szerokość jezdni wynoszącą na odcinku prostym ok. 6,50 m (2 x 3,25 m). Wariant ten przewiduje po południowej stronie drogi budowę chodnika oraz dwukierunkowej ścieżki dla rowerów. Skrzyżowania projektowanej drogi zbiorczej z innymi drogami publicznymi zaprojektowano w postaci rond: na skrzyżowaniu z ul. Piasta Kołodzieja (rondo południowe realizowane w ramach odrębnej inwestycji) oraz na skrzyżowaniu z ul. Morcinka i ul. Mistrzejowicką i drogą klasy L. Opcjonalnie zaprojektowano także skrzyżowanie z „przyszłościową” drogą łączącą z drogą klasy L (lokalną). W ciągu projektowanej drogi biegnącej wzdłuż torów kolejowych zaprojektowano budowę przystanków komunikacji zbiorowej z peronami i wiatami. Przewiduje się także budowę nowych zjazdów oraz przebudowę zjazdów istniejących do przyległych posesji w dowiązaniu do stanu istniejącego.

W ramach inwestycji przewiduje się również budowę nowej drogi na odcinku od ul. Powstańców, przez ul. Piasta Kołodzieja w rejonie istniejącego Urzędu Skarbowego do ulic Morcinka i Mistrzejowickiej. Planowana droga klasy L (lokalna) jako jednoprzestrzenna będzie

mieć długość ok. 2 140 m i szerokość jezdni wynoszącą na odcinku prostym ok. 6,00 m (2 x 3,00 m). W wariantcie preferowanym przewiduje się po obu stronach drogi budowę chodnika oraz miejsc parkingowych w dostosowaniu do istniejącej i planowanej zabudowy. Skrzyżowania projektowanej drogi z innymi drogami publicznymi zaprojektowano w postaci: rond na skrzyżowaniu z ul. Powstańców oraz na skrzyżowaniu z ul. Morcinka i ul. Mistrzejowicką oraz drogą klasy Z, a także w postaci skrzyżowania z ul. Piasta Kołodzieja. Opcjonalnie zaprojektowano skrzyżowanie z „przyszłościową” drogą łączącą z drogą klasy Z (zbiorczą). W ciągu projektowanej drogi przewiduje się budowę nowych zjazdów oraz przebudowę zjazdów istniejących do przyległych posesji oraz przebudowę i budowę miejsc parkingowych i dróg wewnętrznych w dowiązaniu do stanu istniejącego. Ponadto, w ciągu drogi planuje się zastosowanie środków uspokojenia ruchu.

Projekt przewidziany do realizacji zakłada także przebudowę ul. Piasta Kołodzieja na odcinku od istniejącej pętli tramwajowej do planowanego włączenia do ronda na przedłużeniu ul. Piasta Kołodzieja (rondo południowe realizowane w ramach odrębnej inwestycji). Przebudowywana droga klasy Z (zbiorcza) będzie drogą jednoprzestrzenną o długości ok. 465 m i szerokości jezdni na odcinku prostym wynoszącej ok. 6,00 m (2 x 3,00 m). Na całym odcinku wzdłuż przebudowywanej ul. Piasta Kołodzieja przewiduje się budowę ciągów pieszych i rowerowych w postaci chodników i ścieżek rowerowych. W miejscach, gdzie ze względu na warunki terenowe niemożliwe będzie poprowadzenie chodnika i ścieżki rowerowej, przewiduje się wprowadzenie wspólnych ciągów pieszo-rowerowych. Na całym odcinku przebudowywanej drogi ul. Piasta Kołodzieja, po jej wschodniej stronie, projektuje się wydzieloną linię tramwajową. Skrzyżowania projektowanej drogi z innymi drogami publicznymi zaprojektowano w postaci skrzyżowania zwykłego z drogą klasy L oraz ronda na skrzyżowaniu z ul. Powstańców (rondo południowe realizowane w ramach odrębnej inwestycji). W ciągu projektowanej drogi przewiduje się budowę nowych zjazdów oraz przebudowę zjazdów istniejących do przyległych posesji oraz miejsc parkingowych i dróg wewnętrznych w dowiązaniu do stanu istniejącego.

Koncepcja programowo-przestrzenna przewidziana do realizacji w rejonie os. Piastów zakłada przedłużenie linii tramwajowej w ciągu ul. Piasta Kołodzieja po wschodniej stronie ulicy. Początek projektowanej linii zlokalizowany będzie w obrębie istniejącej pętli tramwajowej przewidzianej do likwidacji. W rejonie istniejącej pętli planuje się przeprowadzić linię tramwajową na wschodnią stronę ul. Piasta Kołodzieja, której koniec zaprojektowano w postaci pętli zlokalizowanej po wschodniej stronie ul. Piasta Kołodzieja, jako wspólny dworzec autobusowo-tramwajowy. Na pętli tramwajowej będą zlokalizowane perony przyjazdowe i odjazdowe, a w obrębie likwidowanej pętli będą znajdować się przystanki tramwajowe. Wariant inwestycyjny zakłada realizację wydzielonego dwutorowego zielonego torowiska tramwajowego. Na przejazdach przez drogi i skrzyżowania przewiduje się torowisko jako zintegrowaną nawierzchnię drogowo-tramwajową w technologii bezpodsypkowej.

W ramach budowy układu komunikacyjnego przewidziano do realizacji budowę dworca autobusowego wspólnego z pętlą tramwajową po wschodniej stronie ul. Piasta Kołodzieja. Dworzec skomunikowany będzie za pomocą projektowanych zjazdów jedno i dwukierunkowych z ul. Piasta Kołodzieja oraz z ul. Powstańców. Zaprojektowano także ok. 5 stanowisk odjazdowych oraz ok. 2 stanowiska przyjazdowe wraz z peronami. W obrębie dworca przewidziano również miejsca postojowe dla Taxi, miejsca postoju do ok. 2 min. Kiss&Ride (K+R) oraz zadaszony parking dla rowerów (ok. 40 stanowisk). Na dworcu zaprojektowano również miejsce pod zabudowę kubaturową (punkt socjalny dla kierowców, dyspozytornia, wc, kiosk, mała gastronomia o powierzchni

zabudowy ok. 250 m²). Na dworcu przesiadkowym przewidziano także budowę zadaszania (dach typu zielonego) przystanków autobusowych oraz tramwajowych wraz z poczekalnią dla pasażerów.

Przewidziany do realizacji wariant W2 zakłada budowę kolejowego przystanku osobowego Kraków Os. Piastów zlokalizowanego w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego dworca autobusowego, pętli tramwajowej oraz parkingu P+R. Zaprojektowano zewnętrzne jednokrawędziowe perony oraz wewnętrzny peron dwukrawędziowy o długości min. 200 m dla dwóch kierunków linii 8 oraz 95. Nowe perony umożliwią dostępność do usług kolejowych bez konieczności dojazdu do Dworca Głównego.

W gminie Zielonki, w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku kolejowego, zostanie zrealizowany parking Park&Ride. Zaprojektowano ok. 150 miejsc postojowych dla samochodów osobowych (w tym ok. 14 miejsc dla osób niepełnosprawnych). Opcjonalnie przewiduje się również ok. 4 stanowiska do ładowania samochodów elektrycznych oraz ok. 4 miejsca do postoju krótkotrwałego tzw. krótkich przesiadek do ok. 2 min. (K+R). W obrębie parkingu przewidziano także zadaszony parking dla rowerów (ok. 64 stanowiska) oraz miejsce pod zabudowę kubaturową (zaplecze techniczne, wc, kiosk). Parking skomunikowany będzie z projektowanym rondem na przedłużeniu ul. Piasta Kołodzieja (objętego decyzją RDOŚ w Krakowie znak: 00.4210.9.2016.EC z dnia 13.02.2017 r.) poprzez projektowaną drogę łączącą parking P+R z rondem.

Komunikacja piesza pomiędzy projektowanym przystankiem kolejowym, dworcem autobusowym oraz pętlą tramwajową i parkingiem P&R zapewniona zostanie za pomocą nowo projektowanej kładki dla pieszych oraz wiaduktu w ciągu ul. Piasta Kołodzieja (realizowanego wg odrębnego opracowania). Zarówno od strony wiaduktu drogowego w ciągu ul. Piasta Kołodzieja oraz projektowanej kładki dla pieszych przewiduje się wykonanie schodów łączących obiekty z peronami kolejowymi. Ponadto, przy każdym schodach przewiduje się lokalizację windy.

W miejscu istniejącej pętli tramwajowej, która w ramach inwestycji zostanie zlikwidowana, przewiduje się budowę parkingu. Zaprojektowano ok. 90 miejsc postojowych dla samochodów osobowych (w tym ok. 8 miejsc dla osób niepełnosprawnych). Parking skomunikowany będzie za pomocą projektowanego zjazdu z ul. Piasta Kołodzieja. Przewiduje się także wykonanie połączenia drogowego z parkingiem przy biurowcu „Columbus Office Center”, umożliwiającego skomunikowanie od ul. Piasta Kołodzieja zamiast likwidowanego zjazdu z ul. Piasta Kołodzieja.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wykonanie wszystkich niezbędnych elementów służących sprawnemu, bezpiecznemu i bardziej komfortowemu poruszaniu się uczestników ruchu. Ponadto, przed przejściami dla pieszych zastosowane zostaną systemowe rozwiązania dotyczące ułatwienia poruszania się i zapewnienia większego bezpieczeństwa osobom niewidomym i słabowidzącym. W zakres inwestycji wchodzić będzie między innymi budowa sieci związanych z drogą (w tym oświetlenia ulicznego), chodników, ścieżek rowerowych i/lub ciągów pieszo-rowerowych, zatok autobusowych, realizacja niezbędnych obiektów i infrastruktury towarzyszącej (m.in. murów oporowych), wykonanie elementów organizacji ruchu w postaci oznakowania poziomego i pionowego, opcjonalnie sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także wymagane będzie przeprowadzenie wycinki kolidujących z inwestycją drzew.

Realizacja analizowanej inwestycji będzie także wiązała się z koniecznością przebudowy następujących odcinków sieci: wodociągowych, gazowych, ciepłowniczych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz ogólnospławnej, sieci teletechnicznych i elektroenergetycznych, sieci oświetlenia

ulicznego oraz sieci trakcyjnych (kolejowej i tramwajowej). Szczegółowe rozpoznanie, zakres oraz uszczegółowienie rozwiązań projektowych zostanie wykonane na etapie projektu budowlanego.

Wody opadowe pochodzące z dróg wchodzących w zakres inwestycji, planowanego torowiska oraz parkingu Park & Ride odprowadzane będą do istniejącej lub projektowanej miejskiej kanalizacji opadowej oraz istniejącej miejskiej kanalizacji ogólnospławnej. Wody opadowe z jezdni odprowadzane będą poprzez ścieki przykrawężnikowe do wpustów ulicznych, a następnie zostaną ujęte w system kanalizacji deszczowej. Wody opadowe z planowanego torowiska tramwajowego ujmowane będą za pomocą drenażu, a następnie poprzez studnie i przykanaliki odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej. Odbiornikami końcowymi wód opadowych odprowadzanych z miejskiej kanalizacji opadowej będą rowy znajdujące się w zlewni Dłubni: rów odwodnieniowy znajdujący się w pobliżu ogródków działkowych, położonych wzdłuż nasypu kolejowego oraz rów przydrożny w ciągu ulicy Powstańców.

Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Góstecki