

Pan
Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
<kancelaria@mi.gov.pl>

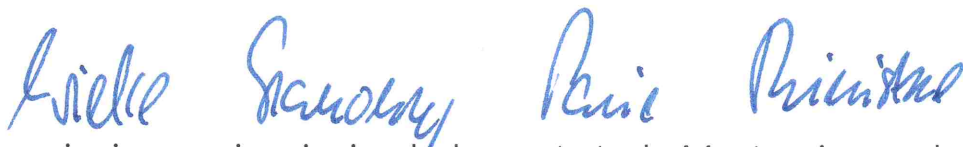
Pismo

Sprawa uwagi Gminy Miejskiej Kraków do rozwiązań opracowanych dla zadania pn. „Rozbudowa autostrady A4 od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie o trzeci pas ruchu”

Data pisma -

Data wpływu -

Znak sprawy ZIM.IR.41.5.2.2024



Po zapoznaniu się z rozwiązaniami rozbudowy autostrady A4 o trzeci pas ruchu dostępnymi na stronie internetowej projektu oraz w nawiązaniu do spotkań informacyjnych organizowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Krakowie (dalej: GDDKiA), przekazuję stanowisko Gminy Miejskiej Kraków w przedmiotowej kwestii.

Wstępny etap projektowy, jakim jest studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, powinien być ukierunkowany na wybór prawidłowych rozwiązań pod kątem planistycznym, tak aby docelowy układ drogowy był funkcjonalny. Ze względu na kluczową rolę odcinka autostrady A4 w obsłudze aglomeracji krakowskiej, przekładającego się na wykorzystanie planowanego do rozbudowy odcinka drogi dla ruchu źródłowo-docelowego oraz wewnętrznego ruchu Krakowa, konieczne jest oparcie rozwiązań planistycznych i projektowych o wiarygodną prognozę potoków ruchu (regionalnego i aglomeracyjnego). W szczególności dotyczy to rozwiązań węzłów drogowych, których forma geometryczna powinna być dostosowana do struktury kierunkowej ruchu, a także odcinków międzywęzłowych oraz zapewniać ustalony poziom warunków ruchu [1]. Nadmieniam, iż zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi decyzje o rozwiązaniach w zakresie projektowania drogi podejmuje się na podstawie danych o ruchu drogowym [2], zaś rozwiązania techniczne węzłów potwierdza się obliczeniami przepustowości i miar warunków ruchu.

Z uwagi na duży stopień ogólności przedstawionych materiałów (plansze sytuacyjne w skali 1:5 000), brak opisu technicznego, a przede wszystkim brak danych o aktualnym i prognozowanym ruchu drogowym na autostradzie oraz na droga w jej bezpośrednim sąsiedztwie, pozwala na przekazanie wyłącznie wstępnych uwag oraz ogólne wskazanie kierunków dalszych prac.

Biorąc pod uwagę znaczenie autostrady A4 dla miejskiego układu drogowo (stanowi ona fragment IV obwodnicy Krakowa) w opinii Gminy Miejskiej Kraków należy przeanalizować wykonanie oddzielnych jezdni dla ruchu tranzytowego (jezdnie główne) oraz dla ruchu miejskiego (jezdnie dodatkowe). Pozwoli to na zmniejszenie przeplatania ruchu na jezdniach głównych, a tym samym – na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu oraz komfortu jazdy, jak również efektywności projektowanego układu.

Zgodnie ze stanowiskiem Miasta Krakowa jakie zostało przekazane do GDDKiA w zakresie prac zmierzających do budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków – Myślenice, w przedmiotowej dokumentacji brak jest wariantowego wskazania przyszłego połączenia autostrady A4 z droga ekspresową S7 w wariantcie zachodnim, tj. rozpoczynającym się w węźle Bielany. Jednocześnie rodzi to pytania o sposób uwzględnienia przyszłej drogi S7 w wykonanych prognozach ruchu.

Jednocześnie informuję, że Gmina Miejska Kraków nie wyraża zgody na przekroczenie rzeki Wisły po wschodniej stronie stopnia wodnego „Kościuszek”. Takie rozwiązanie wiązałoby się z koniecznością wyburzenia co najmniej kilkudziesięciu budynków mieszkalnych, ingerencją w uroczysko „Celiny” oraz kolizjami z: torem kajakowym, istniejącą drogą wojewódzką nr 780 i planowanym nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 774. Tym samym taki sposób wariantowania rozbudowy autostrady A4 jest nieakceptowalny.

Uwagi w odniesieniu do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (dalej: MPZP) dla Krakowa:

1. Proponowana rozbudowa autostrady A4 wraz z jej poszerzeniem i rozbudową/budową węzłów na odcinku od węzła Balice do ul. Kąpielowej w Krakowie koliduje z ustaleniami następujących obowiązujących MPZP dla obszarów:
 - a) Rejon Lotniska:
 - „Balice I” (UCHWAŁA NR CXVI/3119/23 Rady Miasta Krakowa z dnia 30 sierpnia 2023 r.) – wyjście poza zakres linii rozgraniczających przeznaczone dla KDA.1 i KDA.2, równocześnie kolidując w zakresie terenów: KDG.3, KDL.1, KDD.1, KDD.2, ZPi.1, ZPi.2, ZPi.3, ZPi.6, ZPi.7, U.1, U.2, U.3, U.4, U.8, UL.2, MN/U.4.
 - „Balice II” (UCHWAŁA NR C/2708/22 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 listopada 2022 r.) - wyjście poza zakres linii rozgraniczających przeznaczone dla KDA.1, równocześnie kolidując w zakresie terenów: KDG.1, KDL.1, KDZ.1, U.2, U.5, ZI.1, ZI.2, ZI.3.
 - „Zakamycze” (UCHWAŁA NR CXII/3037/23 Rady Miasta Krakowa z dnia 14 czerwca 2023 r.) – wyjście poza zakres linii rozgraniczających przeznaczone dla KDA.1, równocześnie kolidując w zakresie terenów: KDG.1, U.4, ZI.1.

- b) Rejon węzła Tyniec/Bielany – rozwiązania wariantowe węzła zespolonego dla wariantu W1, W2, W3.
- „Kolna – Obszar Łąkowy” (CHWAŁA NR XCV/2487/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 lutego 2018 r.) – koliduje w zakresie terenów: KDD.2, KDD.4, U.1, U.2, ZP.1, ZN.1, ZN.5, ZN.6, WS.1, WS.3, R.1;
 - „Tyniec-Osiedle” (UCHWAŁA NR LXIII/898/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 19 grudnia 2012 r.) – wyjście poza zakres linii rozgraniczających przeznaczone dla KDA, równocześnie koliduje w zakresie terenów: WS, R1, R2;
- c) Pomiędzy węzłem zespolonym Tynieckim/Bielańskim, a węzłem Skawińskim:
- „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A 33” (UCHWAŁA NR CIX/2894/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 września 2018 r.) – wyjście poza zakres linii rozgraniczających przeznaczone dla 33.KDA.1, równocześnie koliduje w zakresie terenów: 33.KDL.1, 33.KDD.1, 33.ZI.1;
- d) Rejon proponowanej budowy nowego, pełnego węzła Skawińskiego typu koniczyna:
- „Skotniki i Kostrze – Obszar Łąkowy” (CHWAŁA NR VI/111/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 30 stycznia 2019 r.) - wyjście poza zakres terenu GDDKiA, równocześnie koliduje w zakresie terenów: ZI.3, ZN.7, ZN.8;
 - „Skotniki – Działowskiego” (UCHWAŁA NR XXVI/326/07 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 listopada 2007 r.) - wyjście poza zakres linii rozgraniczających przeznaczone dla 33.KDA.1, równocześnie koliduje w zakresie terenów: KDG, 1KDZ, 1A, 2A, 3A, 1U, 1ZPI, 4ZPI, 7ZPI, 13ZPI, 14ZPI, WS;
 - „Sidzina Północ” (UCHWAŁA NR CXV/1192/06 Rady Miasta Krakowa z dnia 30 sierpnia 2006 r.) – koliduje w zakresie terenów: KDL, ZI;
- e) Pomiędzy budową nowego węzła Skawińskiego, a węzłem Południe (Zakopiańskiego):
- „Opatkowice Północ” (UCHWAŁA NR CXIV/1539/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 20 października 2010 r.) - wyjście poza zakres terenu GDDKiA, równocześnie koliduje w zakresie terenów: KDZ, 1KDL, 2ZI, 3ZI, 1ZP, 7ZP, 1MNU;
 - „Kliny Południe” (UCHWAŁA NR LXVI/849/09 Rady Miasta Krakowa z dnia 18 marca 2009 r.) - wyjście poza zakres terenu GDDKiA, równocześnie koliduje w zakresie terenów: KDZ.1, KDZ.2, KDL.6, ZI.5, ZI.7, ZI.9, ZI.10, WS.8;
 - „Kliny-Gadomskiego II” (CHWAŁA NR CXV/1551/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 3 listopada 2010 r.) - wyjście poza zakres terenu GDDKiA, równocześnie koliduje w zakresie terenów: 11ZI, 2US;
 - „Opatkowice – Zachód” (UCHWAŁA NR XCIII/932/05 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2005 r.) - wyjście poza zakres terenu GDDKiA, równocześnie koliduje w zakresie terenów: 104KDD(D), 107KDD(D), 7670(o), 93ZI, 41U(p);

- „Opatkowice – Wschód” (UCHWAŁA NR CIII/1040/06 Rady Miasta Krakowa z dnia 1 marca 2006 r.) - wyjście poza zakres terenu GDDKiA, równocześnie koliduje w zakresie terenów: 57KD(L), 20MN(z), 21MN(z), 52WS.
2. Dodatkowo należy wskazać, że proponowany układ drogowy będzie miał wpływ na ustalenia sporządzanych MPZP dla następujących obszarów:
- „Podkamyk” (Uchwała Nr XIV/269/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 2019 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia MPZP);
 - „Park miejski na Klinach” (Uchwała Nr LXVIII/1959/21 Rady Miasta Krakowa z dnia 6 października 2021 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia MPZP).

Biorąc powyższe pod uwagę w zakresie ustaleń istniejących MPZP dla Krakowa opisanych w punkcie nr 1 powyżej Gmina Miejska Kraków informuje, iż opiniuje negatywnie przedstawiony na prezentacji dostępnej na stronie internetowej projektu przebieg rozbudowy autostrady A4 o trzeci pas ruchu w rejonie obowiązujących MPZP dla obszaru „Balice I” i „Balice II”. Przedstawione rozwiązania przecinają przede wszystkim tereny komunikacyjne (drogowe) i inwestycyjne, które były przedstawione w ramach procedury planistycznej związanej ze sporządzaniem ww. MPZP. Wówczas GDDKiA dokonała uzgodnień wynikających z przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, pismami z dnia:

- 25.10.2022 r. znak: O/KR.Z-3.438.38.4.2022.BM.3 dla obszaru „Balice I”;

- 20.07.2022 r. znak: O/KR.Z-3.438.38.1.2021.BM.5 dla obszaru „Balice II”.

Takie uzgodnienie zostało również wydane przez GDDKiA dla obowiązującego od 7 lipca 2023 r. MPZP obszaru „Zakamycze” pismem z dnia 25.11.2022 r. znak: O/KR.Z-3.438.38.3.2021.BM.3.

Uwagi do węzłów autostradowych:

- Balice

Przeniesienie węzła w kierunku południowym i zaprojektowania go jako typu „trąbka” skierowana w kierunku Gminy Zabierzów są niespójne z planami rozwoju sieci drogowej Krakowa oraz województwa małopolskiego. Obecnie trwa projektowanie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 774 (dalej: DW 774) dla którego została uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (DUŚ). Jednym z celów realizacji tego zadania jest odciążenie istniejącego układu drogowego w rejonie portu lotniczego oraz zapewnienie drodze tej klasy parametrów technicznych wynikającej z jej funkcji (m. in. przekroju dwujezdniowego). Nowy przebieg DW 774 planowany jest do połączenia z tzw. „Trasą Balicką”, będącą nową drogą klasy GP łączącą III z IV obwodnicą Krakowa. Wspólnym celem budowy obu ww. dróg jest zapewnienie nowego układu dróg podstawowych (nadrzędnych). Budowa nowego przebiegu DW 774 będzie skutkować zmianą charakteru istniejącej drogi, jak również ściągnięciem obecnej kategorii istniejącego jej przebiegu i nadanie jej kategorii drogi powiatowej [3].

Mając na względzie powyższe, zasadnym jest, aby nowoprojektowana DW 774 lub planowana Trasa Balicka, tj. układy drogowe o wysokich parametrach technicznych zostały właściwie połączone z autostradą A4, co jest rozwiązaniem wysoce pożądanym, zgodnym z zasadą hierarchizacji sieci

drogowej. Tymczasem Wykonawca, firma IVIA S.A., proponuje połączenie autostrady A4 z drogą o niższych parametrach technicznych (klasa G, przekrój 1/2, kategoria powiatowa), pozostawiając jednocześnie drogi o wyższych parametrach technicznych (klasa G/GP, przekrój 2/2, kategoria powiatowa/wojewódzka) wyłącznie z powiązaniem pośrednim. Takie kształtowanie jest nieintuicyjne, niewłaściwe, tworzące wąskie gardła na układzie lokalnym (ruch pomiędzy autostradą a drogami przekroju dwujezdniowym jest przenoszony przez układ dróg jednojezdniowych), jak również poddaje w wątpliwość zasadność budowy tych dróg z uwagi na brak realizacji ich podstawowego celu.

Tym samym zasadnym jest ponowne przeanalizowanie możliwości bezpośredniego połączenia planowanej Trasy Balickiej z rozbudową autostrady A4 lub jej włączenie pośrednie, ale na terenie Gminy Miejskiej Kraków. Przedstawiony przez Wykonawcę sposób włączenia wykorzystuje istniejący przebieg DW 774 na terenie Gminy Zabierzów, co w przyszłości będzie generować komplikacje związane z bieżącym utrzymaniem tego połączenia, jak i zarządzaniem ruchem na nim.

- Bielany i Tyniec

Aktualnie autostrada A4 pomiędzy węzłami Bielany i Tyniec jest wykorzystywana do skomunikowania terenów położonych po dwóch stronach rzeki Wisły (najbliższa stała przeprawa po stronie wschodniej jest w odległości ok. 7 km, natomiast po stronie zachodniej w odległości ok. 24 km). Tym samym rozbudowa autostrady A4 powinna pozostawić możliwość przekroczenia Wisły w tym rejonie, co wynika z konieczności zapewnienia niezawodności układu drogowego oraz pozostawienia istniejących połączeń realizowanych przez te węzły. Układ węzłów/węzeł zespolonego powinien uwzględniać także kierunkiciążenia pojazdów na miejskim układzie drogowym. Jednocześnie nadmieniam, iż obecnie ul. Mirowska posiada wyższe parametry niż ul. Tyniecka, a tym samym – układ węzłów (węzła zespolonego) winien preferować wjazd i wyjazd pojazdów poprzez istniejący węzeł Bielany.

Z uwagi na kontrowersje wywołane przez nowy przebieg autostrady A4 w rejonie przekroczenia rzeki Wisły, zasadnym jest przedstawienie wariantu z rozwiązaniem polegającym na rozbudowie autostrady w istniejącym śladzie, po stopniu wodnym „Kościuszek”.

Rozbudowa autostrady A4 o trzeci pas ruchu, a także o dodatkowe jezdnie zbierająco-rozprowadzające przyczyni się do znacznego zwiększenia przepustowości IV obwodnicy Miasta, a tym samym umożliwi przenoszenie większego natężenia ruchu, co zgodnie z dotychczasową tendencją będzie systematycznie następować. Tym samym aktualny etap prac powinien również obejmować analizę rozbudowy/przebudowy układów drogowych (komunikacyjnych) w Mieście bezpośrednio łączących się z autostradą.

Rozwiązania rozbudowy autostrady A4 powinny uwzględniać analizy ruchowe, zajętość terenów zielonych, inwestycyjnych, liczbę wyburzeń obiektów mieszkalnych oraz usługowych, ingerencję w tereny: o wysokich walorach krajobrazowych, przyrodniczych, środowiskowych, kulturowych, Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego oraz koszty społeczne.

- Skawina

Węzeł Skawina powinien zostać wpisany w planowane przekształcenie drogi krajowej nr 44 (nowy ślad między granicą Krakowa a odcinkiem obwodnicy Skawiny) przewidziane dokumentami planistycznymi Gminy Miejskiej Kraków, tj. w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa [4], MPZP obszaru „Tyniec - Węzeł Sidzina” [5]). Istnieje ryzyko, że brak właściwego powiązania węzła z układem lokalnym będzie stanowić „wąskie gardło” negatywnie oddziałujące zarówno na układ uliczny Krakowa, układ drogowy Skawiny oraz na sam węzeł autostradowy.

Jednocześnie zwracam uwagę, że rozwiązania węzła powinny uwzględniać planowaną przez Miasto budowę ul. Humbolta i rozbudowę ul. Skotnickiej oraz zapewniać połączenie z obwodnicą Skawiny, zgodnie z obowiązującym z MPZP Gminy Skawina. Przetarg na opracowanie koncepcji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn. *Rozbudowa ul. Bunscha i budowa ul. Humboldta wraz z budową linii tramwajowej, uwzględniającą również rozbudowę skrzyżowania ul. Skotnickiej z ul. Podgórką Tynieckie, ul. Hollendra oraz ul. Wrony, planowany jest do ogłoszenia w lutym 2024 r.*

- Kraków Południe

W rozwiązaniach rozbudowy autostrady powinny zostać uwzględnione planowane przez PKP PLK S.A. budowy/rozbudowy linii kolejowych wskazane we Wstępnym Studium Wykonalności Kolejowych Inwestycji Infrastrukturalnych w województwie Małopolskim oraz aktualnie projektowane połączenie kolejowe Kraków - Myślenice. Powyższe jest istotne ze względu na zbliżenie do terenów kolejowych.

Zgodnie z ustaleniami MPZP obszaru „Kliny-Gadomskiego II” [6], w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Kraków Południe został wyznaczony przebieg ulicy 2KDZ łączącej obszar osiedla Kliny z ul. Zakopiańską. Z uwagi na klasę tej ulicy i jej znaczenie dla miejskiego układu drogowego (ulica układu podstawowego), jak również wnioski wynikające z analizy funkcjonowania obszaru osiedla Kliny (zrealizowanej przez Politechnikę Krakowską im. T. Kościuszki), przedmiotowe zadanie nie może ograniczyć budowy ulicy 2KDZ. Dotyczy to także możliwości wybudowania jej skrzyżowania (węzła) z ul. Zakopiańską o parametrach zapewniających sprawną obsługę wszystkich wlotów (tj. akceptowalne warunki ruchu), w szczególności zapewniających możliwość wykonania wszystkich manewrów skrętnych.

W obrębie samego węzła należy ponownie przeanalizować możliwość zaprojektowania wszystkich relacji zjazdowych z autostrady bezpośrednio w stronę centrum Miasta, a także z uwagi na fakt, że przepustowość łącznicy na kierunku Rzeszów – Zakopane jest obecnie wyczerpana zasadnym jest analiza zaprojektowania jej jako dwupasowej,

Uwagi dodatkowe:

1. Rozwiązania drogi łączącej ul. Komuny Paryskiej z przystankiem kolejowym Kraków Opatkowice (zadanie Gminy Miejskiej Kraków pn. Budowa drogi dojazdowej z osiedla Kliny do stacji SKA w Opatkowicach (ZIM/T1.2/22)) były częściowo determinowane istniejącym przebiegiem autostrady A4. Dotyczyło to w szczególności lokalizacji drogi dla pieszych oraz drogi dla rowerów

w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A4 i linii kolejowej nr 94. Projektowane zadanie winno uwzględniać korektę tej infrastruktury.

2. Z uwagi na aktualnie opracowywaną dokumentację projektową dla budowy wiaduktu w ciągu ul. Kąpielowej oraz rozbudowy samej ul. Kąpielowej (zadanie Gminy Miejskiej Kraków pn. Budowa wiaduktu nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej (ZIM/T1.234/18)), konieczne jest niezwłoczne przekazanie informacji w zakresie ewentualnego wpływu rozbudowy autostrady A4 na zadanie realizowane przez Miasto.
3. Dla korygowanych lub nowo realizowanych odcinków układu drogowego, służących do obsługi terenów miejskich, rozwiązania projektowe muszą uwzględniać zapisy obowiązujących na terenie Gminy standardów: infrastruktury pieszej [7], dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków [8] oraz infrastruktury rowerowej [9].
4. Należy uwzględnić, poprzez zaprojektowanie infrastruktury zgodnej z ww. Standardami, istniejące i planowane trasy rowerowe przewidziane w Studium podstawowych tras rowerowych Miasta Krakowa (https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=124360) zlokalizowane wzdłuż oraz w poprzek autostrady A4, w szczególności:
 - a) zapewnić ciągłość oraz skomunikowanie infrastruktury rowerowej zgodnie z ww. Standardami: wzdłuż rzeki Wisły wraz z połączeniem do kładki pieszko-rowerowej zlokalizowanej przy stopniu wodnym Kościuszko (trasy główne nr 6 i 2);
 - b) w ramach tras głównych nr. 4, 7, 9 ,12 (w szczególności poprzez realizację wydzielonej infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Skotnickiej),
 - c) przewidzieć realizację tras łącznikowych: „Kliny - Sidzina” (połączenie tras 7, 9 i 12 wzdłuż autostrady A4 po stronie północnej). Przebieg trasy należy projektować w formie drogi dla rowerów lub jako drogi serwisowej, o nawierzchni i innych parametrach zgodnych z ww. Standardami,
5. Należy zapewnić ciągłość ruchu rowerowego wzdłuż pozostałych poprzecznych przekroczeń rozbudowywanej autostrady A4. tj. przez ul. Tyniecką i Zakopiańską w formie dostosowanej do parametrów i klas danych ulic.

Pragnę wskazać, że z uwagi na wstępny charakter przedstawionych rozwiązań powyższa opinia ma charakter wyłącznie wstępny i wskazuje wizję Miasta związaną z rozbudową autostrady A4, jednakże zgłoszenie bardziej precyzyjnych uwag będzie możliwe po opracowaniu szczegółowej dokumentacji i przedstawieniu analiz oraz prognoz ruchu wraz z opisem technicznym.

Dopiero dokumentacja uwzględniająca powyższe uwagi, uzupełniona o raport i wnioski ze spotkań informacyjnych, pozwoli na kompleksową ocenę przedkładanych propozycji rozwiązań drogowych.

Otrzymują:

1. Adresat
2. Aa

Urząd Miasta Krakowa
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
tel. +48 12 616 12 65, fax +48 12 616 14 93
ZP.Andrzej.Kulig@um.krakow.pl
31-004 Kraków, pl. Wszystkich Świętych 3-4
www.krakow.pl

[Handwritten signatures]

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA KRAKOWA
[Handwritten signature]
Andrzej Kulig



Do wiadomości:

1. Pan Tomasz Pałasiński, Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Krakowie,
2. a/a

Przypisy:

[1] § 60 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych

[2] § 8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych

[3] Art. 10 ust. 5e ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

[4] Uchwała nr CXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa”

[5] Uchwała nr LXXVIII/995/09 Rady Miasta Krakowa z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Tyniec - Węzeł Sidzina”

[6] Uchwała nr CXV/1551/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 3 listopada 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kliny - Gadomskiego II”

[7] Zarządzenie nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r.

[8] Zarządzenie nr 1163/2023 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 28 kwietnia 2023 r.

[9] Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 15 listopada 2018 r.