

 Kraków



Konsultacje społeczne dotyczące koncepcji
rozwoju oraz kierunków przekształceń części
terenów Dzielnic XII i XIII

Załącznik 1

ZAPISY DYSKUSJI GRUPOWYCH I REFLEKSJI ODROCZONYCH

Kraków, listopad 2023 r.



Organizator konsultacji:
Urząd Miasta Krakowa
Wydział Planowania Przestrzennego

Prowadzenie działań konsultacyjnych i opracowanie raportu:

Centrum Doradztwa Strategicznego s.c.
D. Bieńkowska, C. Ułasiński, J. Szymańska, M. Widuch



Centrum Doradztwa
Strategicznego

WARSZTATY PRZYSZŁOŚCIOWE

Zapis dyskusji grupowych z warsztatów przyszłościowych

I WARSZTAT – 03.10.2023

GRUPA I

Faza krytyki

Problemy komunikacyjne i transportowe

- Kiepska infrastruktura drogowa – wąskie, nieoświetlone ulice. Brak tras alternatywnych, równoległych.
- Brak chodników lub te istniejące w bardzo złym stanie: dziurawe, nierówne, z kałużami – bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów bardzo zagrożone.
- Zbyt duży ruch TIR-ów – głównie przy węźle Przewóz na S7 oraz w okolicach ul. Półłanki i Nad Drwiną.
- Brak pełnego ringu trzeciej obwodnicy, brakujące elementy trasy: Nowobagrowa/ Nowopłaszowska i Ciepłownicza – brak alternatywnych, bezkolizyjnych i niekorkujących się połączeń z Bieżanowem i Prokocimiem oraz Łęgiem i dalej Nową Hutą.
- Komunikacja publiczna: fatalny dojazd zakładów pracy i osiedla Złocień, skrócone trasy (zmiana trasy 125), brak punktualności – wieczne korki;
- Niedokończona ul. Domagały – brakujący odcinek do ulicy Śliwiaka
- Brak tramwaju – transportu z wydzielonym torowiskiem, nie stojącego w korkach.
- Zakorkowane ul. Półłanki oraz ciąg ulic Surzyckiego, Botewa, Śliwiaka do węzła S7
- Odcięcie od Bieżanowa – tory kolejowe realną barierą utrudniającą komunikację pieszą, rowerową, samochodową i zbiorową pomiędzy osiedlami i dzielnicami.

Infrastruktura społeczna

- Braki w infrastrukturze społecznej: przede wszystkim place zabaw, tereny zielone: parki i zieleń urządzona – realizacje deweloperskie jedynie symboliczne.

Problemy środowiskowe

- Podtopienia – Serafa, Drwinka (szczególnie po deszczach nawalnych).
- Niedrożna kanalizacja – ul. Czechów, Os. Złocień, Biskupińska, Agatowa, Mierzeja Wiślana, Sudecka (studzienki często nie oczyszczane, zaśmiecone).
- Brakuje nasadzeń nowych/zastępczych – koszty tworzenia mikroparków nieproporcjonalnie duże, konsumują budżet na nowe nasadzenie lub utrzymanie istniejącej zieleni – należy zrewidować politykę dotyczącą zieleni w mieście.
- Oczyszczalnia ścieków, zakłady przemysłowe typu garbarnia generują smród, odór szamba – czasami nie do wytrzymania.

Polityka mieszkaniowa

- Brak spójnej i konsekwentnej polityki mieszkaniowej miasta – pomysł na wykorzystanie pustych lokali trzymany jedynie jako kapitał inwestycyjny, lub ograniczenie najmu

krótkoterminowego jako remedium na głód mieszkań w Krakowie – nie ma potrzeby budowy nowej dzielnicy dla 100.000 osób wystarczy wykorzystać istniejące zasoby.

- Przy dopuszczaniu zabudowy mieszkaniowej i wydawaniu kolejnych pozwoleń na budowę osiedli nie myśli się o infrastrukturze społecznej – nowe osiedla to pustynia usługowa.

Polityka rozwoju i planowanie przestrzenne

- Brak strategicznego zacięcia władz miasta – podejmowane działania *ad hoc*, nadmiar konsultacji bez realizacji opiniowanych projektów.

Faza utopii – zapis indywidualnych wizji zmian w konsultowanym obszarze przedstawionych przez uczestników spotkania:

- Tworzymy miasto, a nie niezależne osiedla bez połączeń między sobą.
- Konieczna przebudowa węzła Przewóz na bezkolizyjny (wjazd i zjazd z S7).
- Dzielnice przyszłości – nowoczesne rozwiązania, architektura, przestrzenie. Nowoczesne budynki i nowy charakter dzielnicy – przestrzeń na ikony architektury, nowa jakość w Krakowie.
- W przyszłości doprowadzenie metra/premetra do Osiedla Złociń – stacja pod centrum handlowym ATUT/
- Dzielnica dobrze skomunikowana tramwajem wzdłuż ul. Domagały, opcjonalnie przedłużonym w kierunku Bieżanowa.
- Przedszkola, szkoły, boiska, świetlice, centrum kultury – budowa dzielnicy wyposażonej w pakiet infrastruktury i oferty społecznej – zgodnie z koncepcją miasta 15-minutowego.
- Duże centrum sportowe i rekreacyjne zgodnie z wizją Nowego Miasta
- Konsultowany obszar powinien wykreować własną wizję architektoniczną i zachować spójność, ale równocześnie nie może być projektowany w oderwaniu od istniejącego stanu – konieczność powiązań, uwzględnienia kontekstu miejsca. Zachować i wykreować nowe przestrzenie zielone, miejsca do rekreacji, wybiegi dla psów itp.
- Dzielnica wysokich budynków z przeznaczeniem na mieszkania, biura, usługi, mix funkcji. Z taką koncepcją nie zgadzała się część uczestników określając ją mianem „kołchozu lub mordoru”). Alternatywnie nowa dzielnica zaprojektowana jako Miasto ogród – kameralna zabudowa mieszkaniowa zatopiona w zieleni.
- Większość terenów przeznaczona pod zabudowę mieszkaniową kosztem przemysłu.
- W stosunku do Placu na Rybitwach dwa podejścia: zmiana z handlu hurtowego na detaliczny (nastawienie na obsługę lokalnych mieszkańców, bardziej *ucywilizowana* forma: poprawa dojazdu, więcej miejsc parkingowych, zmiana organizacji ruchu dla dostawców, żeby nie blokowali ul. Półtanka w oczekiwaniu na wjazd na Plac. Alternatywna wizja przekształcenie lub zmniejszenie placu i uruchomienie nowych terenów pod biura/mieszkania.
- W nowych planach należy bezwzględnie chronić niską zabudowę i tylko na taką zabudowę zezwalać.
- Oczyszczalnia nie jest już problemem – nie emituje odoru uciążliwego dla mieszkańców – jest wkomponowana w życie dzielnicy. Nie ma szkodliwych zakładów – zostały zlikwidowane lub przeniesione.

Faza uzgodnień – zagadnienia, co do których stanowisko grupy było spójne:

- Oczyszczalnia ze względu na koszty ewentualnego przeniesienia powinna jednak zostać, ale niezbędna jest jej modernizacja i hermetyzacja uciążliwych procesów.
- Likwidacja lub przeniesienie działalności typu Garbarnia – zakłady uciążliwe dla społeczności nie powinny funkcjonować w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej.

- Priorytet inwestycyjny to budowa połączenia tramwajowego do Małego Płaszowa z Osiedla Złocień, w dalszej perspektywie połączenie tramwajowe z pętlą Bieżanów (wariant minimum wzmocnienie komunikacji autobusowej – dowozowej do pętli tramwajowych)
- Przebudowa węzła Przewóz na w pełni bezkolizyjny – zwiększenie przepustowości w godzinach szczytu.
- Poprawa nawierzchni chodników/ulic/ścieżek rowerowych – inwestycje po stronie deweloperów, koszty po stronie inwestora – miasto powinno wymuszać poprawę infrastruktury na realizatorach nowych inwestycji mieszkaniowych.
- Konieczność zadbania o odpowiednią retencję wody, powierzchnia biologicznie czynna powinna wynosić minimum 30% - radykalne podejście – „bez zamienników”.
- Zieleń urządzona powinna stanowić spójną całość z nieurządzoną – należy dbać o jedną i drugą, co powinno odzwierciedlać się w poziomie finansowania.
- Mniejsza intensywność zabudowy – można dopuścić wyższe budynki, ale uwolnione tereny powinny być bezwzględnie przeznaczone pod zieleni.
- Brak zgody na utrzymanie stan obecnego – układ urbanistyczny wymaga uporządkowania.

GRUPA II

Faza krytyki

- **Niska płynność ruchu („duże korki”)**
 - o Mało ścieżek rowerowych, bezpiecznych, odseparowanych od ruchu samochodowego, w dobrym standardzie - w efekcie przy złej pogodzie czy w okresach jesienno – zimowo –wczesnowiosennych powszechne korzystanie z samochodu zamiast roweru. Ponadto: mało ścieżek rowerowych to w efekcie brak atrakcyjnej alternatywy (roweru) dla samochodu i wybieranie samochodu jako środka transportu co generuje korki i utrudnienia w komunikacji po obszarze.
 - o Przewężone ciągi komunikacyjne - niewystarczająca infrastruktura drogowa dla samochodów, w efekcie: utrudnienia, korki.
 - o Wąskie gardło komunikacyjne od strony ul. Bieżanowskiej.
 - o Utrudnienia na trasie Płaszów-Złocien – długi czas dojazdu do centrum handlowo – usługowego ATUT.
 - o Duże natężenie ruchu na ul. Złocieniowej – niebezpieczeństwo dla pieszych.
 - o Rozbudowa połączeń drogowych z Bieżanowem to obawa o zwiększenie ruchu po stronie Bieżanowa (w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej).
- **Niewystarczająca liczba miejsc parkingowych**
 - o Plac Targowy Rybitwy – liczba aut przewyższa liczbę dostępnych miejsc parkingowych.
- **Niewykorzystany potencjał komunikacji aglomeracyjnej**
 - o Brak synchronizacji komunikacji kolejowej z autobusową.
 - o Obecnie z PKP Kraków Złocien można dojechać wyłącznie na Kraków Główny – konieczne przesiadki zniechęcają do wyboru kolei jako środka transportu po mieście. Obecnie łatwiej dojechać do Tarnowa niż do centrum miasta.
- **Zagrożenie środowiskowe**
 - o Osiedle Złocien – brak wystarczającej ilości powierzchni biologicznie czynnej, zagrożenie podtopieniami oraz zagrożenie powodziowe.
 - o Przepływ powietrza – należy unikać wysokiej zabudowy ograniczającej przepływ mas powietrza. Należy dbać o przewietrzalność obszaru.
- **Intensywna, chaotyczna zabudowa**
 - o Osiedle budowane po latach ’80 charakteryzują się niespójną i chaotyczną zabudową.
- **Niewystarczająca infrastruktura społeczna**
 - o Polityka miejska skupia się na rozwoju mieszkalnictwa przy jednoczesnym pominięciu infrastruktury społecznej na konsultowanym obszarze.

Faza utopii:

- Rozbudowana sieć komunikacji publicznej oraz modernizacja układu komunikacyjnego
 - o Umożliwienie poruszania się po mieście koleją – łatwy i bezpośredni dojazd pociągiem nie tylko do Dworca Głównego ale też do innych przystanków. Ponadto spięcie w jeden organizm kolei i sieci autobusowej czy tramwajowej – jeden pojazd czeka na drugi, płynność przesiadki i dalszego przejazdu, wyeliminowanie czekania na pojazd.
 - o Chodnik oraz ścieżka rowerowa przy ul. Nad Drwiną.
 - o Od ul. Domagały do ul. T. Śliwiaka – budowa chodnika i ścieżki rowerowej.

- Ul. Półłanki – budowa ścieżki rowerowej.
 - Spójny układ ścieżek rowerowych – ruch rowerów odseparowany od samochodowego.
 - Budowa parkingu przy PKP Kraków Złocien.
- Modernizacja i hermetyzacja lokalnego przemysłu
 - Przeniesienie przemysłu do gmin ościennych tj. Niepołomice do strefy przemysłowej, ponadto targ i oczyszczalnia nie powinny być w centrum miasta.
 - Problemu nie stanowi rozwój przemysłu tylko jego uciążliwość dlatego należy rozwijać formy biznesowe najmniej uciążliwe np. biurowe.
 - Hermetyzacja oczyszczalni – rozwiązanie problemu przykrych zapachów.
 - Gospodarka wodna nie ogranicza się do tego obszaru, to oddziałuje także na sąsiednie tereny (m.in. Bieżanów) dlatego należy ograniczyć zabudowę terenu na rzecz większych powierzchni biologicznie czynnych.
 - Rozwój przemysłu innowacyjnego (start-up'ów) – wydzielenie specjalnych przestrzeni.
 - Przeniesienie usług i przemysłu nie jest problemem – brakuje natomiast konkretnej propozycji / alternatywy ze strony Urzędu Miasta Krakowa dla przedsiębiorców.
 - Zmiany klimatyczne
 - Teren powinien pozostać w znacznej części niezabudowany z powodu napływającej wody.
 - Zwiększona ilość terenów zielonych – zagospodarowanie nawet niedużych przestrzeni np. pod skwery.
 - Zachowanie terenów zielonych wokół zbiorników wodnych (północno – wschodnia część obszaru / za obwodnicą - Brzegi) oraz zatrzymanie rozwoju przemysłu przez gminę Wieliczka na terenach sąsiadujących bezpośrednio z terenami Krakowa, terenami zielonym.
 - Rekreacja
 - Rozwój kąpieliska na Brzegach – przy jednoczesnej trosce o siedlisko ptaka biegusa.
 - Tożsamość/pamięć/historia
 - ul. Złocieniowa – oznaczenie granic obozu KL Płaszów.

Faza uzgodnień:

- Miasto 15-minutowe
 - Rozwój centrów dzielnicowych – wiele mniejszych, nie jedno na cały obszar.
 - Dostęp do zaspokojenia wszystkich potrzeb na terenie dzielnicy – brakuje np. Liceum Ogólnokształcącego.
- Zwiększenie finansowania dla dzielnicy
 - Kraków skupia się na dużych projektach o zasięgu wojewódzkim, krajowym – należy zwiększyć nacisk na projekty lokalne.
- Rozwój sieci komunikacyjnej
 - Zachęcenie do pozostawienia samochodu poprzez zestaw korzyści: komunikacja publiczna - dojazd szybki, niezawodny.
 - Ograniczenie wjazdu samochodów do Krakowa z zewnątrz.
 - Wykorzystanie technologii (sztuczna inteligencja) w komunikacji miejskiej – autobusy zsynchronizowane w przypadku opóźnień.

- Wykorzystanie potencjału kolei.
- Planowanie przyszłej zabudowy
 - Należy unikać powstania kolejnego chaotycznego osiedla o dominującej roli zabudowy deweloperskiej – negatywne przykłady Ruczaj, Avia.
- Ochrona terenów zielonych
 - Takich jak Brzegi, zespół stawów, staw przy cegielni, dolina Wisły.

Dyskusja końcowa (na forum):

- Wątek finansowy – przygotowywanie planów realnych z czasem wykonania do 5 lat.
- Komunikacja – obszar zintegrowany z resztą miasta.
- Obecność władz miasta podczas konsultacji – możliwość zadania pytania bezpośrednio.
- Tereny zielone – powinny wchodzić w posiadanie miasta Kraków i skarbu Państwa.
- Wywłaszczenie (jeśli taki pomysł) – należy zagwarantować odszkodowania wszystkim.

GRUPA III

7 osób, w tym:

- 2 młodych mieszkańców osiedla Złocień (młodzi tatusiowie ok. 30-35 lat);
- 1 pracownik zakładu zlokalizowanego gdzieś na tym terenie,
- 1 przedsiębiorca (mocno inwestujący – (...));
- 1 przedsiębiorca (...)
- 1 mieszkanka (żona przedsiębiorcy)
- 1 właściciel nieruchomości w okolicach oczyszczalni ścieków

Faza krytyki

Komunikacja i mobilność:

- Niska dostępność transportowa tego obszaru ograniczająca mobilność (część wschodnia obszaru – od ul. Półłanki w stronę S7) – ul. Półłanki w złym stanie technicznym, korkująca się w obydwie strony (trudność z przejazdem czy włączeniem się), brak alternatywnej drogi wyjazdowej z tego terenu do ul. Półłanki, duża ilość przejazdów kolejowych które utrudniają sprawny przejazd, zły stan techniczny ul. Półłanki;
- Brak bezpośredniego, dogodnego połączenia osiedla Złocień z centrum miasta (Rynek) – obecnie aby dostać się do centrum konieczne jest przesiadanie się, co powoduje, że czas podróży się wydłuża i ostatecznie albo się rezygnuje albo wsiada się w samochód i wjeżdża samochodem do centrum;
- Niebezpieczne przejście z przystanku SKA w stronę osiedla Złocień – jest przystanek, ale infrastruktura „dojścia” do niego jest zła – brak chodnika, brak oświetlenia, spory kawałek drogi do pokonania na pieszo przy ruchliwej drodze i ostrym słabo widocznym zakręcie (brak dobrej widoczności na tym odcinku);
- Brak możliwości zawrócenia (skrócenia przejazdu) wcześniej przed światłami na skrzyżowaniu ul. Christo Botewa i Półłanki, co mogłoby lekko udroźnić przejazd przez to skrzyżowanie. Teraz, żeby zawrócić trzeba przejechać przez skrzyżowanie.
- Słabo rozwinięte alternatywne możliwości przemieszczania się np. ścieżki rowerowe. Obecna ścieżka wzdłuż ul. Christo Botewa jest niewystarczająca, brakuje możliwości bezpiecznego przejazdu rowerem wzdłuż ul. Półłanki oraz ul. Agatowej, ul. Domagały

- Słabo rozwinięta komunikacja publiczna – brak tramwaju wzdłuż ul. Christo Botewa i dalej ul. Śliwiaka. Przygotowywane są plany inwestycyjne w zakresie wydłużenia od pętli Mały Płaszów linii tramwajowych do ul. Domagały – to bardzo dobry pomysł.
- Niewystarczająca liczba miejsc parkingowych – problem szczególnie dotkliwy przy Placu Rybitwy, ul. Domagały gdzie notorycznie parkują osoby z innych osiedli i tam pozostawiają swoje samochody. Ponadto w zapisach miejscowych planów znajdują się zbyt niskie parametry odnoszące się do zapewnienia miejsc parkingowych przy budynkach mieszkalnych i usługowych (np. 0,7 czy 1,2 a i tak wiadomo, że na jeden lokal mieszkalny są z reguły dwa samochody).

Środowisko – klimat, odór, wody:

- nierozwiązany problem wód opadowych i zapewnienia infrastruktury gotowej przyjąć wody opadowe. Brak kanalizacji (infrastruktury) deszczowej powoduje, że przy większych opadach deszczu tworzą się ogromne kałuże oraz występują podtopienia terenów mieszkaniowych – szczególnie dotyczy to obszaru Stary Złocień, ul. Półłanki. Ponadto zwrócono uwagę na ten problem także w okolicach ul. Nad Drwiną i ul. Domagały (brak przepompowni zdolnej przyjąć większe ilości wód opadowych);
- Ogromny problem z lokalizacją na tym terenie zakładów i przedsiębiorstw powodujących odór. Problem narastający i bardzo ważny dla mieszkańców. Według opinii mieszkańców i przedsiębiorców głównym powodem jest przede wszystkim oczyszczalnia ścieków w Płaszowie;
- Nieuporządkowana działka po stacji benzynowej (okolice ul. Nad Drwiną), która stała się dzikim wysypiskiem.

Tereny zielone, przestrzenie publiczne:

- Deficyt terenów zielonych w miejscach zamieszkania mieszkańców – dotyczy to głównie osiedla Złocień, mało terenów zielonych, także naturalnych (nie tylko urządzonych) gdzie można wyjść z dzieckiem, pójść na spacer, poobcować z przyrodą;
- Przestrzenie wewnątrz osiedlowe nie sprzyjają integracji mieszkańców (głównie dotyczy os. Złocień) – brakuje zaznaczonego w przestrzeni i funkcjach centrum dzielnicy, przestrzeni która przyciągałaby mieszkańców, pozwalała na budowanie relacji sąsiedzkich (jako przykład mieszkańcy wskazywali Dolne Młyny);
- Projektowanie nowych planów realizowane jest bez dialogu miasta z właścicielami nieruchomości i przedsiębiorcami, perspektywa właścicieli nieruchomości położonych na tym obszarze nie jest brana pod uwagę.

Faza utopii:

- Dobrze skomunikowany obszar dający możliwość podróżowania różnymi dobrze spiętymi środkami transportu indywidualnego i publicznego - funkcjonuje tramwaj, metro lub kolej podmiejska, węzeł Złocień przy S7 z możliwością pozostawienia samochodu na Park&Ride;
- Ul. Domagały jest przedłużona do ul. Śliwiaka, rozbudowana z ciągiem pieszo-rowerowymi;
- Wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych (ul. Półłanki, Domagały, Kosiarzy) funkcjonują ciągi pieszo – rowerowe pozwalające wybrać alternatywny sposób przemieszczania się oraz poprawiający mieszkańcom dostępność do terenów zielonych (np. Bagry) czy innych obszarów miasta (np. w kierunku na Biezanów);

- Funkcjonuje alternatywna droga (wraz z ścieżką rowerową) do centrum miasta – propozycja mieszkańców aby biegła wzdłuż torów kolejowych;
- Przeniesienie oczyszczalni ścieków wraz z zakładami złowonnymi w inny obszar miasta, a odzyskane w ten sposób tereny przemysłowe przekształcić na cele społeczne, rekreacyjne i handlowe (przykład Łodzi, Gdańska). W miejscu oczyszczalni ścieków powstaje ośrodek sportu i rekreacji z basenem, pojawia się galeria handlowa;
- Poprawa infrastruktury Placu na Rybitwach – uporządkowanie wjazdów, zapewnienie miejsc parkingowych, uporządkowanie terenu. Umożliwienie przekształcenia w targ o charakterze detalicznym;
- Generatorem miejsc pracy dla mieszkańców tego obszaru mają pozostać zakłady zlokalizowane i rozwijające się wzdłuż ul. Półnanki;
- Dzielnica, w której da pogodzić się nowe funkcje mieszkaniowe z istniejącym charakterem przemysłowym obszaru, gdzie mieszkańcy mają bliski dojazd do miejsc pracy, obszar jest dobrze skomunikowany z centrum miasta i innymi dzielnicami Krakowa (Nowa Huta, Bieżanów) z terenami zielonymi i miejscami integracji mieszkańców;
- Rozwój nowych inwestycji mieszkaniowych następuje na wschodnim i zachodnim krańcu obszaru (od Mierzei Wiślanej do ul. Kosiarzy i z drugiej strony od ul. Półnanki do S7) – „środek” (tj. pomiędzy ul. Kosiarzy a ul. Półnanki) pozostawiony jest na rozwój funkcji gospodarczych (zakłady), rekreacyjnych (basen, tereny zielone), handlowe (galeria). Zachowane są także odpowiednie bufory zielone odgradzające funkcje mieszkaniowe od funkcji produkcyjnych;
- Nowe inwestycje mieszkaniowe powinny być realizowane z „oddechem” (podobnie jak w Nowej Hucie), zachowując odpowiednie odległości od budynków, zadbanie o odpowiedni standard mieszkań (nie dla patodeweloperki), do 6 kondygnacji;
- Obszar nabiera „zielonego koloru” – utworzone są nowe tereny zieleni urządzonej (park, skwery), ale także zieleń naturalna, dzika. Proponowane przez mieszkańców lokalizacje pod tereny zielone – obszar Telefoniki (przy S7) oraz okolice ul. Danalówka, Magazynowa;
- Mieszkańcy mogą bezpiecznie rowerem dojechać do pracy i mają gdzie wyjść z dzieckiem na spacer (nie muszą już dojeżdżać nad Zalew Nowohucki);
- Rozwinięta jest infrastruktura i oferta dla dzieci w wieku 10+ np. skate park, boiska itp.).

Faza uzgodnień – zagadnienia co do których stanowisko grupy było spójne:

- Przy projektowaniu zmian powinno zostać uwzględnione jak obecnie funkcjonuje ten obszar, jak jest już zagospodarowany i jakie są plany rozwojowe podmiotów tam zlokalizowanych (wydane pozwolenia na budowę, rozpoczęte inwestycje, wydane zezwolenia na prowadzenie działalności);
- Opracować taki plan przekształceń tego obszaru na jaki stać Miasto – na miarę naszych możliwości, który w perspektywie czasu jest realny do wykonania;
- Zadbać o to – bo da się to zrobić – aby sensownie połączyć funkcje mieszkaniowe z produkcyjnymi;
- Relokacje działalności gospodarczych powinny być przeprowadzane w myśl strategii win-win, godziwe odszkodowania, atrakcyjne propozycje tak, aby każdej ze stron się to opłacało. Konieczne należałoby zastosować indywidualne podejście w rozmowach z przedsiębiorcami i właścicielami nieruchomości;
- Priorytet – przedłużenie ul. Domagały wraz z przedłużeniem linii tramwajowej i odciążenie ruchu z ul. Półnanki.

GRUPA IV

Faza krytyki

- Potrzeba przeprowadzenia zmiany w sposób ewolucyjny, a nie rewolucyjny. Dotychczasowe działania w formie narzucania przedsiębiorcom zupełnie nowego przeznaczenia dla działek na których prowadzą działalność są nie do przyjęcia, szczególnie w kontekście historycznych uwarunkowań tego terenu wykorzystywanego od lat pod rozwój przemysłu i usług także uciążliwych;
- Problemy związane z zanieczyszczeniem środowiska naturalnego- pierwszoplanowy problem odoru, który dotyczy całego obszaru (uciążliwości zapachowe pochodzące z zakładów zlokalizowanych w konsultowanym obszarze), ale także dużego poboru energii elektrycznej, wykorzystywanie przestarzałych technologii;
- Chaotyczna zabudowa, mieszanie funkcji w bezpośrednich bliskościach powodujące konflikty przestrzenne. Brak uporządkowania sieci drogowej, która powstaje chaotycznie w odpowiedzi na chaotycznie wypełniającą obszar rozwijającą się zabudowę mieszkaniową;
- Niedostatecznie rozwinięta oferta komunikacyjna – potrzeba przedłużenia komunikacji do osiedla Złocień i obwodnicy oraz niezadawalający stan infrastruktury drogowej (np. ul. Półłanki, tereny pomiędzy ulicami Mierzeja Wiślana, Obrońców Modlina i Kosiarzy);
- Brak połączenia obszaru z Bieżanowem i Prokocimem - odcięcie torami kolejowymi – niewystarczające skomunikowanie (piesze, rowerowe, drogowe) z tą sąsiadującą od południa częścią miasta (np. w okolicy ul. Agatowej);
- Istniejące zagrożenie powodziowe – spiętrzanie się Drwiny i Serafy, w kontekście dalszego rozwoju zabudowy i betonowania (ograniczającego możliwości naturalnego wsiąkania wód) zagrożenie lokalnych podtopień wzrasta, szczególnie że Rybitwy to teren naturalnie podmokły. Potrzeba jest m.in. przeczyszczenia koryta i przepustu pod torami (ul. Kosiarzy) (dot. potoków Drwina, Drwinka);
- Brak kanalizacji deszczowej (okolice ul. Półłanki);
- Lokalizowanie terenów mieszkaniowych w sąsiedztwie tradycyjnych obszarów przemysłowych (przykład – Złocień) – konflikt funkcji;
- Funkcjonowanie na terenie zakładów przemysłowych o działalności uciążliwej (wzmógłony ruch, odór) obniża jakość zamieszkiwania, w kontekście pojawiania się w terenie nowej zabudowy mieszkaniowej i mieszkańców byłaby konieczność przeniesienia zakładów najbardziej uciążliwych na inne tereny;
- Zły wizerunek miejsca – niska estetyka przestrzeni oraz otoczenia zakładów przemysłowych, wykorzystywanie przez nie starych technologii;
- Niedostatek terenów zielonych i zbyt mały udział powierzchni biologicznie czynnych na całym obszarze;
- Zanieczyszczony potok Drwinka, zła jakość wody;
- Obszar „odcięty” od południowej części miasta – potrzebne jest większe otwarcie w kierunku dzielnic Bieżanów i Prokocim i lepsze skomunikowanie na linii północ – południe (obecnie jest głównie wschód – zachód) – np. poprzez kładki nad torami, wiadukt.

Faza utopii – zapis indywidualnych wizji zmian w konsultowanym obszarze przedstawionych przez uczestników spotkania:

- obszar stanowi dzielnicę mieszkaniową z dopuszczonym przemysłem nowych technologii, o niskiej uciążliwości społecznej i środowiskowej (bez emisji zanieczyszczeń, bez odoru) z wysokim współczynnikiem terenów biologicznie czynnych. Budownictwo mieszkaniowe przede wszystkim wysokie, po to aby zabezpieczyć jak najwięcej przestrzeni zielonych w terenach zamieszkałych. Komunikacja odbywa się w oparciu o drogi główne (Christo Botewa, J. Surzyckiego, T. Śliwiaka, Mierzeja Wiślana), natomiast drogi boczne powinny funkcjonować jako drogi osiedlowe, ograniczając ruch większych pojazdów;

- Przedsiębiorstwa, których działalność powoduje istotne uciążliwości dla jakości zamieszkiwania w terenie (potrzebna precyzyjna identyfikacja podmiotów będących źródłem tych uciążliwości, głównie zapachowych) powinny otrzymać dedykowane oferty, aby umożliwić im „bezbolesne”, uczciwe warunki przeniesienia swoich działalności na inny teren;
- Zachowanie terenów o dominującej dotychczas funkcji usługowo – przemysłowej, poszerzenie istniejących dróg i ograniczenie możliwości rozwoju zabudowy mieszkaniowej w sąsiedztwie terenów przemysłowych, żeby ograniczać konflikty funkcji. Zapewnienie zielonych stref buforowych odgraniczających tereny przemysłowe od terenów zamieszkałych;
- Priorytetowy jest taki rozwój konsultowanego terenu, który nie będzie powodował wzrostu ryzyka powodzi i podtopień oraz będzie pozwalał na zamieszkiwanie bez obecności odoru, smogu i korków. W obszarze powinno pojawić się więcej terenów zielonych i rekreacyjnych, istniejący przemysł (nieuciążliwy powinien zostać (np. (...)), a zakłady prowadzące działalność uciążliwą powinny zostać wyprowadzone na przygotowany, inny teren. Proces ten powinien przebiegać w sposób cywilizowany, za pełnym odszkodowaniem;
- Teren ten powinien pełnić funkcję dzielnicy mieszkaniowej z obecnością przemysłu nieuciążliwego oraz zabezpieczeniem przestrzeni pod tereny zielone i odpowiednim przygotowaniem infrastruktury komunalnej do rozwoju zabudowy mieszkaniowej (drogi, parkingi itp). Przykładem negatywnym, gdzie tego nie zrobiono odpowiednio jest przekształcone także z poprzemysłowego terenu osiedle Zabłocie, gdzie np. liczba miejsc parkingowych jest całkowicie nieadekwatna do potrzeb;
- Możliwe są dwa rozłączne scenariusze dla tego obszaru – albo pozostawienie tego terenu jako dominująco przemysłowy i ograniczanie możliwości rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz buforowanie tych dwóch funkcji albo zmiana jego funkcji na dominującą funkcję mieszkaniową, ale pod warunkiem wyprowadzenia stąd przemysłu;
- Rozwój zabudowy mieszkaniowej z dostępnymi usługami i dobrym skomunikowaniem z terenami rekreacyjnymi, w tym połączenie ścieżką pieszo – rowerową dwóch zbiorników wodnych (Bagry i Brzegi). Dopuszczenie pozostawienia działającej działalności przemysłowej pod warunkiem wykorzystania nowoczesnych technologii minimalizujących ich negatywny wpływ na środowisko i warunki zamieszkiwania oraz oddzielenie strefy przemysłowej od mieszkaniowej zielonymi terenami buforującymi;
- Pozostawienie istniejącego przemysłu pod warunkiem wdrożenia zmian/inwestycji, które znacząco ograniczałyby obecne uciążliwości i skupienie funkcji przemysłowych na ograniczonym terenie, a umożliwienie rozwoju zabudowy mieszkaniowej w strefach oddzielonych od przemysłu (wyraźne strefowanie obszaru). Alternatywnie przeniesienie zakładów przemysłowych w inne lokalizacje (np. tereny dawnego Kombinat).

Faza uzgodnień – zagadnienia co do których stanowisko grupy było spójne:

- Rozważenie podziału procesu planistycznego na mniejsze obszary – uzgodnienie przeznaczeń w mniejszej skali z zachowaniem spójności pomiędzy nimi (kilka MPZP zamiast jednego). Próba stopniowego uzgadniania funkcji dla mniejszych terenów może być procesem sprawniejszym, niż uzgodnienie akceptowalnej społecznie wizji dla tak dużego obszaru;
- Potrzeba indywidualizacji rozmów i ustaleń z przedsiębiorcami prowadzącymi działalność w obszarze i będącymi właścicielami nieruchomości. Wypracowywanie zmian na zasadzie ewolucyjnej a nie rewolucyjnej, z uwzględnieniem zindywidualizowanego podejścia w zakresie planów i możliwości zmian dot. zakładów zlokalizowanych w konsultowanym obszarze;
- Planowanie rozwoju terenu w sposób przemyślany, uwzględniając ograniczanie ryzyka powodzi i podtopień, smogu, odoru i korków („nie chcemy powodzi, smogu, odoru i korków”);

- Wzmocnienie komunikacji publicznej w obszarze - potrzeba przedłużenia komunikacji do osiedla Złociń i obwodnicy;
- „Otwarcie” przestrzenne obszaru na Bieżanów i Prokocim, udrożnienie komunikacji z południowym sąsiedztwem obszaru (dostępność piesza, rowerowa i samochodowa).

GRUPA V

Faza krytyki. – identyfikacja **problemów, wyzwań i potrzeb** w obszarze konsultacji

Kwestie mobilnościowe, komunikacyjne

- Niedoinwestowanie w infrastrukturę komunikacyjną (dotyczy całego terenu);
- Stałe korki na Lipskiej do Nowohuckiej, od 15.30 „wszystko stoi” (Lipska, Surzyckiego i dalej);
- Skoncentrowanie się na brakach komunikacyjnych na Półłanki;
- Brak skomunikowania (dojazd) ze stacją PKP Złocień.

Kwestie środowiskowe:

- Uciążliwości związane z uporczywym przykrym zapachem, odorem występującym na tym obszarze (wielokrotnie zgłaszane, głównie przez mieszkańców);
- Uciążliwości odorowe na całym terenie (od sierpnia tego roku intensywnie odczuwane), (podobne z równą intensywnością występowały 2018 też przed wyborami „kwestia przypadku?”);
- „Obłuda i przekręcanie faktów przy badaniu smrodu, podchwyczone przez media i aktywistów. Nic nie warte te badania. Źródłem smrodu nie jest firma MIKI a Kraków powinien mieć tereny pod gospodarkę odpadami”;
- Powszechne niedoinwestowanie w infrastrukturę kanalizacyjno-wodociągową;
- Zniszczenie przez przemysł rowów melioracyjnych (siedmiu rowów melioracyjnych) nad Drwiną co powoduje uporczywe podtopienia;
- Nie ma specjalistycznych opracowań ekofizjograficznych (MPZM Biskupińska);
- Brak infrastruktury opadowej i sanitarnej na znacznej części obszaru;
- Brak terenów zielonych, ogólnodostępnych, publicznych na tym obszarze.

Kwestie społeczne

- Brak infrastruktury sportowej na tym terenie (praktycznie na całym terenie nie ma infrastruktury sportowej ani rekreacyjnej).

Przemysł, mieszkaniówka Inne kwestie przedsiębiorczość, mieszkalnictwo

- Ogólnie niedoinwestowanie tego terenu w infrastrukturę komunalną, komunikacyjną, w drogi, chodniki, kanalizację, infrastrukturę społeczną;
- Totalny chaos budowlany, przemysł, mieszkaniówka, brak koncepcji i spójności;
- Ceny mieszkań i wynajmu mieszkań w Krakowie spowodowały presję na budownictwo mieszkaniowe także i na tym obszarze;
- Miasto nie przygotowało terenów pod ewentualne wyprowadzenie uciążliwych przedsiębiorstw;
- Brak koncepcji i spójnej polityki miejskiej w sprawie przekształcania tych terenów;
- Totalny chaos w wydawaniu pozwoleń na budownictwo WZ. Casus (...)
- Przedsiębiorstwo (...) może w ostateczności się wynieść (mamy złą prasę) tylko gdzie i jakim kosztem);

- Udostępniana mapa niezgodna z uchwałą miejską . W uchwale RM od Mierzei Wiślanej, na prezentowanej mapie od Bagr – czy to celowy zabieg czy omyłka?

Faza Utopi - wizje, propozycje, rozwiązania pożądanego stanu docelowego

Rozwinięta i funkcjonalna sieć transportowa i komunikacyjna:

- o blisko przystanek Metra;
- o pełne skomunikowanie i udrożnienie obszaru ul. Domagały i Półanki;
- o zakończenie budowy ul. Domagały skomunikowanie z PKP Złocien i Nowym Biezanowem;
- o główne funkcje transportowe dla biznesu realizowane linią kolejową;
- o Przebudowa S7 (węzeł);
- o Główne usługi transportu publicznego to tramwaj (metro).

Szybko uzgodniony MPZP Biskupińska.

Spójna i uzgodniona społecznie polityka przestrzenna w mieście uwzględniająca istniejące uwarunkowania.

Generalnie to atrakcyjny do zamieszkania teren:

- o głównie dominują funkcje mieszkaniowe a wyeliminowane są zakłady uciążliwe dla otoczenia. Nastawienie na przemysł wysokich technologii;
- o dominuje zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z zachowaniem jednorodzinnej , w pobliżu są tereny rekreacyjne i sportowe. Jest dobrze rozwinięta infrastruktura społeczna: przedszkola- szkoły, ośrodki zdrowia, centra kultury;
- o na terenie omawianym jest wysokiej klasy Centrum Handlowe z infrastrukturą gastronomiczną – restauracyjną.

Co trzeba zlikwidować usunąć, pozbyć się lub przekształcić ?

- o usunąć tereny kolejowe i przenieść do Ruszczy – (głos mieszkańca) przy sprzeciwie przedsiębiorców);
- o oczyszczalnia ścieków. Usunąć lub zhermetyzować ew. przenieść do NH. Zrehabilitować wysypiska i składowiska odpadów (Barycz dobrym przykładem, że się da);
- o (...) – zmodernizować z udziałem funduszy zorganizowanych przez miasto lub przenieść poza teren.

Fazy uzgodnień: – poszukiwanie możliwych kompromisów, wypracowanie pomysłów możliwych do zrealizowania.

- Wyraźnie oddzielenie strefy mieszkaniowej od przemysłowej część zachodnia od Bagr po Biskupińską zdecydowany charakter wielorodzinne budownictwo mieszkaniowe z wykupem terenów przemysłowych. Tereny zachodnie głównie Złocien i nowo budowane osiedla mieszkaniowe wyraźnie buforowane zielenią od enklaw przemysłowych;

- Przygotowanie przez Miasto propozycji atrakcyjnych terenów (poza dyskutowanym obszarem) dla prowadzenia działalności trudnej dla akceptacji przez obecnych i późniejszych mieszkańców;
- Przygotowanie dobrze skomunikowanych terenów mieszkaniowych - najpierw drogi i skomunikowanie, później mieszkania;
- Współpraca przy ograniczanie odoru -> miasto, przedsiębiorcy, mieszkańcy, instytucje ochrony środowiska. Doprowadzenie do włączenia do Zespołu ds. przeciwdziałania odoryzacji przedsiębiorców lokalnych a nie tylko instytucje miejskie;
- Zbadać wpływ kanalizacji sanitarna, opadowa/burzowa na stan powietrza w dyskutowanym obszarze;
- Uwzględnić postulaty zawarte w MPZP Biskupińska.

FORMULARZ REFLEKSJI ODROCZONEJ

REFLEKSJA I

W nawiązaniu do konsultacji społecznych prowadzonych przez Miasto i spotkania w Urzędzie Miasta w dniu 3.10.2023 pozwalam sobie przesłać moje dodatkowe uwagi:

1. Rozbudowa Miasta i tworzenie jego nowych dzielnic nie powinno wpływać na pogorszenie warunków życia w już istniejących. W ślad za tym stwierdzeniem planowanie nowych dróg zbiorczych i linii tramwajowych na estakadach w rejonie zabudowy jednorodzinnej w Starym Bieżanowie uważam za podejście sprzeczne z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jest już dostatecznie dużo innych możliwych rozwiązań jak kolej aglomeracyjna czy poprowadzenie linii tramwajowej w przedłużeniu już istniejącej linii w śladzie ulicy Christo Botewa i Tadeusza Śliwaka i połączenie drogowe z drogą S7

2. Rozbudowywane powinny być ścieżki rowerowe, a nie drogi zbiorcze.

3. Mieszkańcy najczęściej podróżują promiennie do i z centrum miasta, a mniej po okręgach. Oczywiście innym przypadkiem jest konieczna obwodnica autostradowa dla ruchu ciężkiego i tranzytowego.

4. Zieleń powinna być chroniona, a nie wycinana pod coraz to nowe drogi i ciągi komunikacyjne. Niszczenie zieleni i betonowanie lub asfaltowanie powierzchni wiąże się z powstawaniem nagrzewających się przestrzeni w mieście, co przy zmieniającym się klimacie prowadzi do pogarszania się warunków życia.

5. Betonowanie i asfaltowanie coraz to większych powierzchni prowadzi do zwiększenia zagrożenia powodzią. Wody opadowe spływają błyskawicznie do niżej położonych dzielnic i powodują olbrzymie straty i zagrożenie dla życia i zdrowia mieszkańców. Ma to już miejsce w Starym Bieżanowie.

6. Budowa nowych dzielnic w rejonie między linią kolejową, a Wisłą musi uwzględniać aspekty ochrony przeciwpowodziowej i umożliwiać swobodny przepływ wód opadowych do Wisły. Brak dbałości w tym względzie doprowadzi do kolejnych powodzi w Starym Bieżanowie, Prokocimiu i Złocieniu mimo budowy kolejnych zbiorników przeciwpowodziowych.

7. Warto przeanalizować budowę nowych osiedli mieszkaniowych na terenach przemysłowych prowadząc ich rekultywację lub przenosić przemysł z dzielnic centralnych na obrzeża poza miastem. Jeżeli w rejonie ulicy Półłanki istnieje już tak duże zgrupowanie zakładów przemysłowych i firm produkcyjnych powinno się je zostawić w spokoju i pozwolić im funkcjonować przy poszanowaniu oczywiście przepisów ochrony środowiska.

8. Nie mieszać funkcji przemysłowo-produkcyjnych z mieszkaniowymi jak to ma miejsce w Starym Bieżanowie na ulicy Stacyjnej z rozbudową zakładów farmaceutycznych. Tego typu inwestycje powodują konflikt z lokalną społecznością.

REFLEKSJA II

Konsultacje jak najbardziej potrzebne, martwi fakt że zdominowane przez głos przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą na ww. terenie.

REFLEKSJA III

Pracowaliśmy na starych mapach co świadczy o tym, że nie ma znaczenia dla Urzędu co obecnie jest na tym terenie i nie będzie brane pod uwagę obecnie stojący tam budynek lub podmiot gospodarczy pod pretekstem działania w imię rzekom wyżej idei. Dało się odczuć wyraźną narrację narzucającą przez Urzędników zamiast próbować pogodzić mieszkańców i przedsiębiorców. Nawet sami eksperci na końcu zmienili zdanie i zauważyli, że strefa rybitwy jest prężnie działającym obszarem opartym na nowych technologiach, a nie upadłą strefą przemysłową po jakiejś starej zlikwidowanej fabryce i że ten obszar ma bardzo duży potencjał, który należy wykorzystać łącząc go z korzyścią dla obu stron.

REFLEKSJA IV

Konsultacje dotyczące koncepcji rozwoju oraz kierunków przekształceń części terenów dzielnic XII i XIII, powinny przede wszystkim skierowane być do właścicieli nieruchomości gruntowych, budynkowych oraz lokalowych (mieszkańczych) położonych na rzeczonym obszarze. Miasto dysponując w tej materii danymi ewidencji gruntów i budynków powinno skierować do w/w właścicieli ankiety dotyczące koncepcji rozwoju oraz kierunków przekształceń części terenów dzielnic XII i XIII. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dotyczą zagospodarowania powyżej wskazanych nieruchomości i to ich właściciele zgodnie ze stanowiskiem NSA i SN mają interes prawny i faktyczny w kwestiach dotyczących sposobu i kierunków zagospodarowania ich gruntów. To właściciele nieruchomości gruntowych, budynkowych i lokalowych (mieszkańczych) poniosą konsekwencje prawne oraz gospodarcze wszelkich decyzji planistycznych i urbanistycznych dotyczących ich nieruchomości. Do spotkań konsultacyjnych dopuszczane są osoby "przypadkowe", które formułują absurdalne i nedorzeczne koncepcje, wizje i pomysły dotyczące nieruchomości, co do których nie mają żadnego tytułu prawnego, ergo mogą je formułować bez ponoszenia jakichkolwiek konsekwencji prawnych i ekonomicznych. Podobnie niektórzy radni dzielnic wyraźnie "lobbują" za koncepcjami "deweloperskimi" wydając się, że nadużywają swoich stanowisk. Powstaje pytanie, czy ich "lobbowanie" zgodne jest z obowiązującymi przepisami prawnymi w tej materii. Merytorycznie uważam, że tereny leżące wzdłuż ul. Christo Botewa po jej południowej stronie do tzw. ulicy Bazarowej powinny być wyłączone z koncepcji Nowego Miasta, bowiem są to tereny trwale zagospodarowane stosunkowo nowymi obiektami budowlanymi na cele handlowe, usługowe i produkcyjne. Wnoszę o pozostawienie dla w/w terenów dotychczasowych przeznaczeń. Trwałość tych obiektów wynosi od 100 do kilkuset lat i przez tak długi czas będą one użytkowane. Ostatnio np. na placu handlowym wykonana została betonowa nawierzchnia o grubości kilkudziesięciu centymetrów zbrojona grubymi drutami zbrojeniowymi. Jeż "żywność" to min. kilkadziesiąt lat (nie mniej niż 50 lat) do 150 lat.. Skoro właściciele tych gruntów tak je w okresie, gdy wiedzieli jakie są ustalenia projektu Nowego Miasta betonowo "uzbroili" , to znaczy, że nie mają zamiaru zbywać tych wybetonowanych gruntów deweloperom ani przekształcać je w tereny zieleni, jak przewidywały to ustalenia planu Nowego Miasta. Zatem wbrew twierdzeniom i założeniom projektantów Nowego Miasta, nie będzie tak, że w ciągu 20-30 lat od wybudowania wieżowców dojdzie do przekształcenia pobliskich terenów zgodnego z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego, bowiem obok wieżowców będą dalej istniały obiekty handlowe , przemysłowe i usługowe tak jak dziś również za kilkadziesiąt lat użytkowane. Z tym zastrzeżeniem, że skoro nie można będzie ich modernizować, będą więc eksploatowane na maksa, obniżając swoje walory estetyczne i użytkowe.

Wnoszę też, by drogi, drogi rowerowe, ciągi piesze, ścieżki oraz tereny zieleni były lokalizowane na gruntach stanowiących własność Gminy Kraków oraz Skarbu Państwa. Wnoszę o nierozbudowywanie terenów mieszkaniowych poza tereny już tak zagospodarowane, z otoczeniem ich pasem zieleni i usprawnieniem komunikacji. Teren objęty konsultacjami, położony jest na obszarze powodziowym, z większą ilością opadów niż na pozostałych obszarach Krakowa. Nadto teren ten jest obniżony względem terenów Starego Podgórze ale i Prokocim i Bieżanowa. Naturalną koleją rzeczy na tym obszarze kumulują się zanieczyszczenia przenoszone z wyższych terenów. Są to więc tereny o jednych z najgorszych parametrach środowiskowych w Krakowie do mieszkania. Dziwić musi, że niezabudowane tereny po północnej stronie ul. Christo Botewa nie są przeznaczone na wysoką zabudowę mieszkaniową, choć są położone wyżej niż przedmiotowe tereny objęte nin. konsultacją.

REFLEKSJA V

Przez cały okres trwania konsultacji miałem wrażenie, że lobby biznesowe próbuje narzucić swoje postulaty i interpretację. Ponad to odnoszę wrażenie, że część z przedsiębiorców chce dodatkowo zarobić na planowanych zmianach- sami jasno deklarują, że chcą otrzymać rekompensatę za zmianę miejsca wykonywania działalności gospodarczej oraz dodatkowo sprzedać zajmowane tereny po cenie wyższej niż aktualna rynkowa (w przypadku kiedy wraz z zabudową terenu cena działek wzrośnie). Mam wrażenie, że to jest działanie dyskryminujące resztę mieszkańców oraz miasto jako podmiot negocjacji. Życzyłbym sobie, aby władze miasta nie ulegały lobbingsowi biznesu i konsekwentnie realizowały długoterminowe plany zarządzania Krakowem. Toczona rozmowa była pozbawiona wątków akcentujących konieczność kształtowania modelu rozwoju miasta. Należy podkreślić konieczność sprowadzenia do Krakowa nowych inwestycji w zaawansowane technologicznie procesy wytwórcze, tak aby uniezależnić gospodarkę miasta

od niepewnego segmentu związanego z korporacjami. Projekt Nowego Miasta powinien łączyć potrzeby mieszkaniowe, inwestycje w wysokie technologie, bardziej ekologiczny przemysł itp. Mieszanie funkcji może być rozwiązaniem dla wspomnianego terenu.

REFLEKSJA VI

Moim zdaniem należy wrócić do Planu "Nowe Miasto" , tylko realizację podzielić na etapy. Zacząć inwestycję na terenach już osiedli mieszkaniowych, okolice osiedla Złocien, Mierzei Wiślanej. Wcześniej należy zabezpieczyć teren i rozpocząć budowę trasy "Bagrowo-Ciepłowniczej". Według mnie, oczyszczalnie ścieków Płaszów, należy zastanowić się czy nie będzie wymagała w przyszłości rozbudowy, jeśli tak zabezpieczyć dodatkowy teren pod tą inwestycję, a wokół oczyszczalni nasadzić gęstą zieleń szerokości minimum 100 metrów. Utrzymać projekt linii tramwajowej do węzła Przewóz, a w przyszłości zastanowić się nad liniami tramwajowymi w kierunku nowej zabudowy mieszkaniowej tego terenu, i rozbudowy lini. Przy planach zabudowy mieszkaniowej utrzymać proporcje 50% zabudowy mieszkaniowej, 50% terenów zielonych, zabezpieczyć miejsca parkingowe w budynkach wysokich i wieżowcach mieszkaniowych i usługowych w formie kilku piętrowych parkingów, z windami najnowszej technologii wykorzystywanych obecnie w innych krajach. Bezwzględnie należy odejść z tych terenów od przemysłu odorowego, dużych powierzchni hal, gdyż te firmy nie będą mile widziane wśród osiedli mieszkaniowych i będzie to powodować narastające konflikty społeczne wśród mieszkańców i przedsiębiorców. Na terenie zielni urządzonej na początku trasy "Traktu Papieskiego" część terenu wykorzystać pod lokale gastronomiczne i bazę hotelową, a pozostały teren pod zieleń urządzoną.

REFLEKSJA VII

Jestem współwłaścicielem hurtowni Ateneum działającym na terenie Rybitw, przy ulicy Półtanki 12C. Przychody ze sprzedaży wyniosły w zeszłym roku blisko 600 milionów złotych, w tym roku planujemy przychody na poziomie 700 milionów złotych, stworzyliśmy blisko 500 miejsc pracy w naszej firmie, większość osób pracujących u nas mieszka w Krakowie i podobnie jak (...) odprowadza tu podatki. (...) posiada w tym rejonie łącznie działki o łącznej powierzchni ponad 6 hektarów. Powierzchnia 1,5667 hektara od 2019 roku jest zabudowaną halą magazynową o powierzchni zabudowy 5935 m² (aktualna wartość tego budynku z wyposażeniem to ponad 40 mln zł). Zgodnie z pozwoleniem na budowę nr 888/6740.1/2023 z dnia 28. lipca 2023 roku w tym roku rozpoczęliśmy na sąsiednich działkach budowę nowej hali o powierzchni 11 382 m², teren inwestycji to 2,357 hektara. Łączny budżet nowej inwestycji to także około 40 milionów złotych.

Na wstępie, dziękuję za możliwość udziału w konsultacjach. Po spotkaniu nasuwają mi się następujące wnioski:

1. Przy planowaniu przestrzennym konieczne jest w pierwszej kolejności uwzględnienie istniejącego sposobu zagospodarowania terenu. Chodzi tu o istniejące zabudowania, jak również planowane zamierzenia inwestycyjne, szczególnie z uwzględnieniem wydanych pozwoleń na budowę. Należałoby przeprowadzić wywiad co do planów właścicieli nieruchomości - przykładem może być tu działka ponad 60-cio hektarowa działka, zlokalizowana wzdłuż trasy S7, należąca do firmy Telefonika - wg. informacji, które uzyskałem podczas spotkania, akurat ta firma jest zainteresowana zmianą przeznaczenia swojego terenu na cele mieszkaniowe.
2. Uważam, że jest możliwe przygotowanie planu zagospodarowania tego terenu umożliwiające koegzystencje nieuciążliwych terenów magazynowo-przemysłowych z mieszkańcami Złocienia - np. poprzez jasne rozgraniczenie poszczególnych stref przez pas zieleni.
3. Plany co do zagospodarowania powinny uwzględniać realne możliwości finansowe gminy (deficyt budżetu Miasta Krakowa to ponad 1 miliard złotych) i ich realizacji w perspektywie 5-7 letniej. Sukcesywnie powinny ewoluować w zależności od sytuacji w otoczeniu demograficznym, ekonomicznym, geopolitycznym, jak również klimatycznym - np. problemy z zwiększeniem ryzyka powodzi.
4. Uwzględnianie realnych skutków ekonomicznych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie konieczności pokrycia kosztów wykupu gruntów, odszkodowań, budowy dróg, kosztów realizacji

systemów odprowadzenia wód opadowych, inwestycji w obiekty publiczne... Z moich obserwacji w tym aspekcie - większość planów znacząco różni się realnymi kosztami do którego miasta zobowiązuje się wprowadzając te plany w życie.

5. W pierwszej kolejności powinny być zaplanowane i wykonane inwestycje w poprawę komunikacji - szczególnie drogowej - główne istniejące drogi w terenie ul. Półłanki, Domagały, Nad Drwiną są permanentnie zakorkowane, przejechanie nimi odległości 2 km często zajmuje 30 minut.

6. Istotne jest także doprowadzenie i danie możliwości korzystania mieszkańcom Złocień z tramwaju, oraz poprawę dojazdu do stacji kolei podmiejskiej - po zmroku "strach tam wejść". Znalezienie w tym zakresie środków w budżecie miasta, a nie bazowanie jedynie na środkach prywatnych inwestorów z terenu.

7. Uwzględnienie w prowadzonych aktualnie procedurach ZRID np. wydłużenia ul. Domagały w całości rezerwy pod doprowadzenie linii tramwajowej.

8. Poprawę i realizację inwestycji w zakresie odprowadzania wody opadowej z terenu - jest to bardzo realny, bieżący problem zwiększający ryzyko zalania i powodzi. Mamy do czynienia z coraz częstszymi bardzo intensywnymi opadami.

9. Uwzględnienie realnych i bieżących potrzeb mieszkańców z regionu (zakładam że w krótkiej perspektywie ok. 10 000 osób) i pracowników firm (także ponad 10 000 osób) z terenu objętych konsultacjami w zakresie poprawy chodników, oświetlenia, ścieżek rowerowych. Co przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, jak również zmniejszenia ruchu samochodowego.

10. Doprowadzenie do nowej szkoły ścieżki rowerowej - umożliwiającej bezpieczny dojazd do niej dzieci rowerem.

REFLEKSJA VIII

Reprezentuję firmę, która posiada działki o łącznej powierzchni 2,2 ha. W dotychczasowym planie jest tam możliwość budowy usługowej. Aktualnie zatrudniamy ponad 250 osób chcemy zbudować tam kolejny dział firmy która umożliwi pracę kolejnym 100 osobom. W planie nowe miasto nasze działki dostały kwalifikację zieleni nieurządzonej. Jeżeli nowy plan będzie uwzględniał tylko i wyłącznie cele zabudowy mieszkaniowej wówczas wartość moich działek będzie na poziomie minimalnym. Są to wówczas działki bez żadnej użyteczności a także nie przyniosą żadnego wymiernego dochodu. Planowanie przestrzenne musi uwzględniać aktualny kontekst zagospodarowania, kwestie właścicielskie i historyczne przeznaczenie terenu. Winny też odpowiadać aktualnym możliwościom finansowym i organizacyjnym gminy. Powinno też uwzględnić realne skutki ekonomiczne zmian – uszczuplenie podatkowe, wykupy i odszkodowania jest możliwe rozwiązanie kompromisowe godzące rozwój przestrzeni mieszkalnej bez niszczenia miejsc pracy – co więcej może być to korzystne ze względu na niską transportochłonność czyli brak potrzeby przemieszczania się pracowników/mieszkańców na duże odległości. Już teraz ta koegzystencja ma miejsce i należy ją ułatwiać i usprawniać przy pomocy inwestycji miasto powinno się skupić na: infrastruktura komunikacyjna (tramwaj, kolej, drogi chodniki, ścieżki rowerowe), kanalizacyjna, ppow. obsługa zbiorowa, inwestycje w infrastrukturę społeczną,

REFLEKSJA IX

Myślę że na spotkaniu niedostatecznie wybrzmiał głos pracowników firm z tego obszaru. Jako mieszkanka osiedla Bagry Park i pracowniczka jednej z firm z tego obszaru zlokalizowanej przy ul. Półłanki, chciałabym wskazać na konsekwencje swoich wyborów, które pokrywają się z wyborami wielu innych pracowników mojej firmy jak i firm sąsiednich, których codziennie spotykam w autobusie linii 425. Kilka lat temu tuż po obronie doktoratu na Politechnice Krakowskiej dostałam propozycję zatrudnienia w spółce technologicznej z tego obszaru. Podjęłam współpracę a w konsekwencji zdecydowałam się wraz z mężem na zakup mieszkania w bliskiej lokalizacji. To była świadoma decyzja osoby związanej ze środowiskiem naukowo-badawczym odpowiedzialnym za transport szynowy i ekologiczny. Możliwość dojazdu z miejsca zamieszkania do pracy rowerem czy autobusem (a w przyszłości jak liczę tramwajem) była i jest dla mnie wyznacznikiem zmniejszania transportochłonności, czasochłonności a w końcu uzasadnionej atrakcyjności ekonomicznej tej lokalizacji. Kombinacja miejsce zamieszkania - miejsce

pracy, jest doświadczeniem wielu moich koleżanek i kolegów mieszkających na Bieżanowie, ZŁocieniu, Płaszowie itd. Kompletnie nie rozumiem uporu miasta w próbie wyrzucenia przedsiębiorców z tej okolicy. Nie daje się też nabrać na to że winę za stan dzielnicy ponoszą właśnie oni. To nie rolą przedsiębiorców a miasta jest budować chodniki i drogi, organizować transport, tworzyć miejsca edukacyjne i kulturalne, walczyć ze smrodem. Miasto ma na to przestrzeń w postaci swoich działek a także możliwość wykupu tych gruntów na których przedsiębiorcy nie chcą już prowadzić działalności gospodarczej (patrz (...)). Upór obecnej ekipy i brak podstaw ekonomicznych dla procesu przekształceń (odszkodowania, wykupy, inwestycje) rodzi moje podejrzenia, że nie chodzi o interes miasta i mieszkańców tylko określonej grupy która na tych zmianach ma zamiar zrobić dobry interes. Kosztem takim pracowników i mieszkańców jak ja. Jestem przekonana że istnieje ścieżka kompromisu, etapowego i uzasadnionego ekonomicznie przekształcania mniejszych obszarów przy zabezpieczeniu interesów miasta, mieszkańców, firm i pracowników.

REFLEKSJA X

Żeby jakakolwiek głęboka zmiana obszaru miałyby zostać przeprowadzona konieczne jest dialogowanie z właścicielami/dysponentami nieruchomości. Bez uwzględnienia obecnego stanu zagospodarowania oraz planów inwestycyjnych, żaden, nawet najlepszy, dokument planistyczny nie odniesie sukcesu a doprowadzić może tylko do karykatury w rzeczywistości. Miasto musi dokonać dokładnej analizy ekonomicznej ewentualnych zmian - uwzględnić kwestie odszkodowań, wykupów, wymian, uszczupień podatkowych wynikających z wyjściem części firm i pracowników z tego obszaru a także zysków z przyszłych podatków potencjalnych mieszkańców, no i oczywiście koszty wszystkich inwestycji strategicznych. Bez uwzględnienia realnych skutków ekonomicznych procesu jest on wadliwy u swych podstaw. Miasto i mieszkańcy muszą wiedzieć jakie będą koszty zmian w skali 10-20 lat. Miasto powinno też ujawnić kontakty z podmiotami które są zainteresowane tak głębokimi zmianami tego obszaru. Prezydenci mówią o zainteresowanych przedsiębiorcach, międzynarodowych funduszach etc. Jako mieszkańcy musimy wiedzieć kto i dlaczego lobbuje za tymi zmianami, kto zbierze rentę ze zmian planistycznych.

REFLEKSJA XI

Bardzo miło było usłyszeć, iż mimo różnic zdań w różnych kwestiach to Mieszkańcy tych dzielnic nie chcą szalonej zabudowy jaka proponował Pan Prezydent Muzyk tylko raczej spokojnej, wyważonej zabudowy i koegzystencji z przemysłem który znajduje się tam od wielu lat. Jak najbardziej rozwój komunikacji zarówno tramwajowej jak i samochodowej jest zauważany przez każda z grup i w tym kierunku Miasto Kraków powinno iść.

II WARSZTAT – 12.10.2023

GRUPA I

Faza krytyki

- Zagrożenie powodziowe dla obszaru Starego Bieżanowa i Prokocimia, obawy związane z realizacją wariantu tzw. Nowego Miasta, oraz o przepustowość oczyszczalni ścieków – „nowe miasto nowe potrzeby”. Obawy hydrologiczne w związku z planowaną rozbudową dzielnicy.
- Brak kanalizacji opadowej (90% brak).
- Brak chodników/ścieżek rowerowych (brak spójnej sieci rowerowej, tylko przy głównych drogach) - dojazd i dojście do szkół i zakładów pracy wysoce utrudnione (najgorsza sytuacja na ulicy Półłanki).
- Obszar generalnie zaniedbany przez miasto - „Oprócz smrodu nie ma nic” – krytyczna ocena jakości życia na obszarze konsultacji.
- Komunikacja publiczna - konieczność przesiadek, brak bezpośrednich połączeń z centrum miasta. Brak powiązań przystanków PKP (Kraków Bieżanów, Kraków Prokocim) z komunikacją miejską od strony północnej, brak bezpośredniego skomunikowania przystanku kolejowego Kraków Złocień z os. Złocień.
- Infrastruktura społeczna praktycznie nie istnieje.
- Brak realnych powiązań funkcjonalnych konsultowanego obszaru z Bieżanowem/Prokocimem.
- Chaotyczne zabudowania przemysłowe, słaby wizerunek dzielnicy – problem estetyczny i funkcjonalny.
- Przeszarżałe technologie w uciążliwych zakładach: otwarta Oczyszczalnia Płaszów, (...) powodują smród, mieszkańcy podejrzewają, że stare laguny w Oczyszczalni są ciągle aktywne.
- Problematyczny i budzący konflikty styk funkcji przemysłowej z mieszkaniową.
- Niedostateczny dialog miasta z właścicielami nieruchomości.
- Nieuwzględnianie istniejącej infrastruktury przy projektowaniu i planowaniu przestrzennym.
- Dzikie wysypiska śmieci (działki miejskie wzdłuż ul. Nad Drwiną, między Domagały a Półłanki).
- Hałas z drogi ekspresowej S7.
- Przepelnione kosze na śmieci – jest brudno w szczególności w okolicach, gdzie czekają kierowcy tirów do Urzędu celnego, dodatkowo brak zaplecza sanitarnego (załatwiania potrzeb fizjologicznych pod chmurką).
- Wystające rury wzdłuż Półłanki – niebezpieczne i nieestetyczne.
- Brak zjazdu z S7 na osiedle Złocień przy równoczesnej niskiej przepustowości i kolizyjności Węzła Przewóz.
- Deficyt miejsc parkingowych i zła organizacja ruchu przy placu Rybitwy (wjazd jedynie od strony ul. Półłanki).

Faza utopii – zapis indywidualnych wizji zmian w konsultowanym obszarze przedstawionych przez uczestników spotkania:

- Tereny objęte konsultacjami skomunikowane z resztą miasta bezkolizyjnym i szybkim systemem transportu np. metrem.
- Dużo więcej zieleni: parki, zagajniki, zielen osiedlowa, parki kieszonkowe i XXL.
- Trasy rowerowe z osiedla Złocień na wschód do Kokotowa i Brzegów.
- Dzielnica multifunkcyjna - godziny mieszkaniówkę z przemysłem. Miejsca pracy na miejscu: spacerem lub rowerem do pracy.

- Przebicie przez tory kolejowe tylko rozwiązanie tunelowe, nieingerujące w istniejącą zabudowę i włączające od razu w docelowe miejsca np. węzeł Wielicka (nowy ruch tranzytowy nie może powodować uciążliwości dla mieszkańców Bieżanowa czy Prokocimia, nie można wprowadzać nowych potoków ruchu w osiedlowe uliczki).
- Rozproszona, niska zabudowa mieszkaniowa – nowy charakter dzielnicy.
- Dedykowany, bezpośredni węzeł na S7 do osiedla Złocien.
- Powiązanie pod S7 terenów zielonych z terenami mieszkaniowymi.
- Powiązanie planowanej pętli tramwajowej z przystankiem kolejowym Złocien – hub komunikacyjny.
- Powiązanie/wykorzystanie terenów Kraków Prokocim Towarowy pod stworzenie Hubu logistyczno-przemysłowego w oparciu o infrastrukturę kolejową.
- Dzielnica wyposażona w ścieżki rowerowe nie tylko wyprowadzające ruch, ale zapewniające spójnie powiązanie wewnątrz obszaru: bezpieczny przejazd w relacji dom – praca – usługi.
- Przestrzeń dla innowacyjnego przemysłu, park naukowo-technologiczny – wyparcie uciążliwej działalności i tworzenie miejsc pracy wokół nieinwazyjnej i zaawansowanej technologicznie (tworzącej wysokopłatne, atrakcyjne miejsca pracy, alternatywne dla rynku usług biznesowych i trudniejsze w relokacji). W otoczeniu tego typu biznesu osiedla mieszkaniowe – mix users.
- Tereny zielone, usługi codziennego użytku, ścieżki rowerowe i ciągi piesze, obiekty typu kościół czy infrastruktura społeczna naturalnymi separatorami między zabudową mieszkaniową a przemysłem.
- Duże obiekty rekreacyjne, tereny zielone formatu XXL, nowa infrastruktura społeczna – do obsługi przepełnionych, już istniejących osiedli Bieżanów/Prokocim/Płaszów, gdzie brakuje wolnych terenów pod realizację tego typu projektów. Nowa oferta dla dotychczasowych mieszkańców przy zapewnieniu dogodnych połączeń pieszych, rowerowych i komunikacją publiczną.
- Hermetyzacja oczyszczalni i uciążliwych zakładów – tylko na takich zasadach mogą nadal funkcjonować (przykładowo 10 lat na dostosowanie i zmiany technologiczne, albo konieczność wyprowadzki).
- Dla nowych inwestycji nowa oczyszczalnia – Płaszów nie może przyjmować ścieków z całego miasta – nowa, alternatywna lokalizacja.
- Więcej powiązań drogowych na osi S-N i W-E (alternatywa dla Półnki).
- Dzielnica mieszkaniowa, z dopuszczeniem wysokiej, luźnej zabudowy, ale za to większą powierzchnią biologicznie czynną.

Faza uzgodnień – zagadnienia co do których stanowisko grupy było spójne:

- Zabudowa do maksymalnie 7-8 pięter, ale rozproszona (70% powierzchni biologicznie czynnej). Zgoda na nie więcej niż 20 000 nowych mieszkańców.
- Parkingi kubaturowe, wielopoziomowe (odpowiedni przelicznik) – uwolnić przestrzeń z miejsc parkingowych w poziomie gruntu.
- Usługi publiczne – szkoły podstawowe i ponadpodstawowe, żłobki, przedszkola, multifunkcyjny Urząd Miasta (filia), centrum kultury itp.
- Tramwaj na os. Złocien wzdłuż ul. Domagały.
- Brak prymatu dla funkcji mieszkaniowej – naturalne przekształcenia. Projektowane zmiany wpasowanie w już istniejącą tkankę/strukturę własności, powiązane z innymi dzielnicami – centrum infrastruktury społeczno-rekreacyjnej dla sąsiednich jednostek.

GRUPA II

Faza krytyki:

Niska **płynność ruchu w obszarze** („duże korki”)

- Utrudniony transport do firm – pracownicy wybierają II zmianę ze względów komunikacyjnych (łatwiej dojechać, zdecydowanie mniej korków).
- Niewydajna sieć drogowa – tzw. „wąskie gardła” w postaci: wyjazdu z osiedla Złociń, Bagry Park, ul. Mierzeja Wiślana.
- Brak połączenia tramwajowego – teren nieskomunikowany przez tramwaj.
- Utrudniony dostęp do komunikacji miejskiej/kolejowej – brak kładki nad torami do przystanku Kraków Bieżanów, zniszczone chodniki.
- Wzrost intensywności zabudowy przy jednoczesnym braku rozwoju sieci komunikacyjnej.
- Występowanie wielu skrzyżowań obsługiwanych przez sygnalizację świetlną, przy małej liczbie skrzyżowań o ruchu okrężnym przez to niska płynność transportu/przejazdu.

Niewystarczająca liczba **miejsc parkingowych**

- Bagry to teren powszechnego nielegalnego parkowania. Osoby korzystające z Bagrów traktują mandat jak opłatę za parkowanie.
- Problemy z zaparkowaniem w granicach osiedli mieszkaniowych

Niewykorzystany potencjał **komunikacji aglomeracyjnej**

- Zmodernizowana sieć kolejowa jednak brak odpowiedniego dostępu do przystanków kolejowych. Siatka połączeń autobusowych (po terenie) także bez synchronizacji z koleją – brak typowych centrów przesiadkowych w pobliżu kolei.

Występowanie problemu **dzikich wysypisk** na działkach miejskich.m.in. przy ul. Nad Drwiną

- Brak reakcji ze strony straży miejskiej.

Przykry zapach na terenie dzielnicy (**odór**)

- Źródła odoru to: oczyszczalnia ścieków, garbarnia, MPO Barycz, lokalny przemysł.
- Istnieje potrzeba wykonania dokładnych badań identyfikujących źródła i intensywność emisji zapachów.

Faza utopii:

Rozbudowana **sieć komunikacji publicznej**

- Kolej – kręgosłup komunikacyjny z rozbudowaną ofertą przesiadkową, dostępem pieszym i rowerowym do stacji PKP Kraków Bieżanów/Kraków Złociń.
- Tramwaj – przebiegający ul. Mierzeja Wiślana, prowadzący do stacji PKP Kraków Złociń.

Modernizacja i hermetyzacja lokalnego przemysłu

- Rozwiązanie problemu odoru przez modernizację oczyszczalni ścieków i garbarni.
- Pozostawienie na terenie dzielnicy przemysłu zmodernizowanego, nie ma konieczności przenoszenia przedsiębiorstw – „przeniesienie przemysłu to przeniesienie problemu”.
- Przeniesienie przemysłu do innej lokalizacji (Nowa Hura) będzie przedsięwzięciem zdecydowanie bardziej kosztochłonnym i czasochłonnym (protesty, opór, itp.) niż modernizacja i unowocześnianie działających na obszarze zakładów (w zakresie emisji odoru).

Faza uzgodnień:

Separacja funkcji mieszkaniowej od funkcji przemysłowej i usługowej

- Wykorzystanie pasów zieleni, jako naturalnej izolacji.

Miasto 15-minutowe

- Synteza funkcji mieszkaniowej, przemysłowej i usługowej w jednej dzielnicy.
- Możliwość (w dzielnicy) zatrudnienia zamieszkania, brak konieczności dojazdu do innych części miasta.
- Budowa mieszkań blisko miejsc pracy, przy jednoczesnym stworzeniu warunków do wyboru komunikacji miejskiej (bliskość tramwaju, punktu przesiadkowego).
- Rozwój centrów lokalnych wewnątrz dzielnic Złocień, Płaszów ul. Pułkownika Dąbka.
- Dla Krakowa – obszar z potencjałem, gdzie rzeczywiście można zrealizować idee miasta 15-minutowego (warto to wykorzystać).

Zwiększenie **finansowania dla dzielnicy**

- Przedsiębiorstwa wpłacają rocznie 60-70 mln złotych w podatkach CIT, część kwoty powinna być inwestowana przez Urząd Miasta Kraków bezpośrednio na terenie dzielnicy.

Wykorzystanie **terenów sąsiadujących z linią kolejową**

- Wzór – rozwijające się osiedla przy liniach kolejowych z Warszawy (Warszawa).
- Większa liczba połączeń północ – południe (np. z konsultowanego obszaru do Bieżanowa) przez linie kolejową ale: rezygnacja ze szlabanów na rzecz przejazdów nad oraz pod torami.

Rozwój **sieci komunikacyjnej**

- Budowa nowych dróg, chodników, ścieżek rowerowych stanowi pilną potrzebę.
- Kluczowe zwiększenie bezpieczeństwa rowerowego – odnotowane przypadki potrącenia rowerzysty (zgłaszane wypadki w drodze do pracy).

Plac targowy **Rybitwy - modernizacja**

- Niezbędna zmiana organizacji ruchu – wyjazd i wjazd z innych stron placu, obecne rozwiązanie negatywnie wpływa na płynność ruchu.
- Plac pełni wartościową rolę – zaopatrzenie dla wielu ludzi, w tym restauratorów krakowskich.
- Placu nie należy zamykać ani przenosić – należy poddać go modernizacji oraz wprowadzić zmianę organizacji ruchu wewnątrz placu.

Rezygnacja z budowy wysokościowców

- Wyniki ankiety wskazują na negatywne nastawienie mieszkańców do bardzo wysokiej zabudowy.
- Zagrożenie hydrologiczne nie sprzyja wysokiej zabudowie.
- Zainwestowanie terenu/zabudowanie wzmacnia problemy hydrologiczne (nieprzepuszczalność podłoża). Dodatkowo występuje zagrożenie powodziowe w postaci rzeki Serafy która niesie wyższe stany wody z uwagi na już intensywną zabudowę okolicznych dzielnic oraz Wieliczki (brak przepuszczalności i chłonności terenu).
- Wyższa zabudowa powoduje większe zagęszczenie ludzi oraz większe natężenie ruchu – spotęgowanie obecnie występujących problemów.

Planowanie przyszłej zabudowy

- Obecnie teren jest w znacznej części niezabudowany – należy zadbać o odpowiedni plan zagospodarowania/koncepcje urbanistyczną dla obszaru.
- Przyczyną obecnych problemów nie są firmy deweloperskie, tylko błędnie zaplanowana zabudowa przestrzeni – zbyt duża intensywność zabudowy, zbyt mała ilość terenów zielonych.
- Brakujące usługi – szkoły podstawowe, komendy policji, przychodnie, apteki – inwestycje wymagające realizacji.
- Stara Nowa Huta – wzorem dla realizacji dzielnicy - rozbudowany dostęp do zróżnicowanych usług.

- Zamiast w odszkodowania dla firm jakim proponuje się przeniesienie lokalizacji należy inwestować m.in. w symulacje – jakie potrzeby miałyby dzielnica gdyby przybyło np. 10 000 mieszkańców? Ile potrzebna miejsc pracy? Itp.

Przeniesienie przedsiębiorstw do Nowej Huty

- Przedsiębiorcy nie wykluczają chęci zmiany lokalizacji, podstawowe warunki – domknięcie obwodnicy Krakowa, zintegrowanie obszaru, zachęty do lokalizacji. Po spełnieniu warunków możliwe, że niektórzy przedsiębiorcy mogą dobrowolnie przenieść działalność.

GRUPA III

Grupa – 8 osób, w tym: 3 mieszkańców (w tym jeden ze Starego Bieżanowa), 5 osoby właściciele nieruchomości i prowadzący działalność przedsiębiorcy

Faza krytyki

- Ul. Domagały – nie ma zgody na budowę nowych zakładów, nowych inwestycji w tym terenie, bo jest to bardzo zły teren do inwestowania
- Teren powodziowy – pomokły, bez odwodnienia (zagrożenie zalewaniem przez ciek Drwina Długa) i bez infrastruktury retencyjnej (która ograniczyłaby realne zagrożenie zalewaniem i podtopieniami). Zainwestowanie na tym terenie (nowe budynki, zakłady) ma bezpośredni negatywny wpływ na tereny mieszkaniowe znajdujące się bardziej na południu (Prokocim, Stary Bieżanów);
- Słabo rozwinięta komunikacja w kierunku centrum miasta (w kierunku ul. Lipskiej i dalej do centrum) – wiecznie zakorkowane i nie przepustowe ul. Półlanki, Domagały, Nad Drwinią – trudno jest się sprawnie wydostać z tego terenu;
- Brak alternatywnej możliwości przejazdu np. komunikacją publiczną, rowerami;
- Bardzo duże obciążenie ruchem samochodowym;
- Ulica Półlanki – duża liczba samochodów, zły stan, widoczny brud, brak infrastruktury pieszo-rowerowej – to musi się zmienić;
- Bardzo niska estetyka (estetyka „zerowa”, wielki „mieszmasz w najgorszym wydaniu”) i brak ładu przestrzennego na tym obszarze – cały teren jest zagospodarowany w sposób bardzo chaotyczny, w opinii mieszkańców panuje tam wielki bałagan. Jest dużo starych, zniszczonych budynków wymieszanych z nowymi inwestycjami bardziej nowoczesnymi i bardziej estetycznymi,
- Mierzeja Wiślana – nowe osiedle niby nowoczesne, ale brak chodników, droga dojazdowa w bardzo złym stanie – inwestycja punktowo estetyczna ale „wokół słamsy” (od frontu ulicy prezentuje się dobrze, ale jak się pojedzie dalej ulica to teren jest bardzo zdegradowany.
- Brak zgody na przedłużenie ul. Kosiarzy w stronę na południe bo to zdaniem mieszkańców otworzy się teren i dużo mieszkańców będzie korzystało z tego połączenia co zwiększy uciążliwość dla mieszkańców tych okolic;
- Obecność na tym obszarze oczyszczalni ścieków oraz zakładów, których działalność wiąże się z powstawaniem odoru: duża uciążliwość dla mieszkańców;
- Mała ilość terenów zielonych.

Faza utopii:

- Obszar na którym mieszkalnictwo rozwija się na dwóch obszarach – okolice osiedla Złociń oraz okolice ul. Bagrowej, Mierzeja Wiślana. Tereny mieszkaniowe są wyposażone w

- odpowiednią infrastrukturę społeczną, usługi, handel, urządzone przestrzenie publiczne – „super miasteczka” z łatwym dostępem do najważniejszych potrzeb dla mieszkańców;
- Część środkowa analizowanego obszaru powinna pozostać z dominacją funkcji gospodarczych ale konieczne należy dążyć do relokacji odorowych działalności a w przypadku oczyszczalni do pełnej hermetyzacji procesów;
 - Przeniesienie zakładów tak aby koncentrowały się od ul. Kosiarzy w stronę ulicy Półłanki;
 - rozwój mieszkalnictwa zasadny jest w okolicach ul. Bagrowej, ul. Bińczyckiej bo tam jest zwarty teren, lepiej skomunikowany (bliskość pętli na Małym Płaszowie) i z jakimś łądem przestrzennym;
 - poprawa dostępności transportowej i komunikacyjnej:
 - wymuszanie na deweloperach i inwestorach zapewnienia odpowiedniej ilości miejsc parkingowych, organizacji dojazdów, przebudowy ulic (choć pewnie na końcu i tak koszt tych dodatkowych robót ponoszą kupujący);
 - rozbudowa sieci dróg wewnątrz obszaru ułatwiający przemieszczanie się po tych terenach;
 - rozwój komunikacji tramwajowej i autobusowej;
 - rozważenie budowy metra;
 - połączenie tunelowe z południową częścią Krakowa (przez ul. Półłanki albo Mierzeję Wiślaną) z przejściem pod torami;
 - potrzeba zapewnienia na tym obszarze dużego, zagospodarowanego (urządzonego) terenu zielonego – na kształt Central Park’u otoczonego zabudową jednorodzinną (propozycje lokalizacji – za oczyszczalnią lub na wschód od ulicy Kosiarzy);

Faza uzgodnień – zagadnienia co do których stanowisko grupy było spójne:

- Obszar ma być funkcjonalny (wielofunkcyjny) i uporządkowany; „ta dzielnica musi ożyć, coś się tu musi zmienić”.
- Przekształcenia muszą być realizowane z poszanowaniem istniejącej zabudowy oraz z uwzględnieniem i oceną wpływu tych zmian na sąsiadujące dzielnice i obszary mieszkaniowe;
- Nowe połączenia komunikacyjne obszaru w kierunku południowym - tunelem - przedłużenie ulicy Półłanki, przejście pod torami;
- Niezbędny jest rozwój infrastruktury rowerowej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, ale także wewnątrz obszaru oraz połączenie w kierunku centrum miasta;
- Dalszy rozwój funkcji mieszkaniowych powinien koncentrować się na okolicach osiedla Złocień oraz okolice ul. Mierzeja Wiśłana, Biskupińska, w środku funkcje gospodarcze plus duży kompleks zieleni urządzonej park (central park). Strefy mieszkaniowe dobrze urządzone – usługi społeczne, infrastruktura piesza, rowerowa, dobre połączenia komunikacyjne wewnątrz obszaru, windy w budynkach mieszkaniowych itp. Potencjał do zabudowy mieszkaniowej widoczny jest także od ul. Półłanki w stronę S7;
- Konieczne zabezpieczenie terenu przed zalewaniem, podtopieniami – podjęcie inwestycji służących odwodnieniu terenu, czyszczenie rowów, cieków, poprawa spławności cieków, rozwój infrastruktury burzowej itp.;
- Z terenu znikają zakłady uciążliwe środowiskowo (kwestia odoru) ale ich przeniesienie następuje na godnych, uczciwych warunkach (odszkodowania o odpowiedniej wartości adekwatnej do wartości nieruchomości i stopnia zainwestowania);
- Na terenie obszaru powinny pozostać zakłady (nieuciążliwe) – bliskość do pracy (ograniczanie przejazdów), zgodnie z doświadczeniami Sango Bę „muszą być zakłady żeby byli ludzie” – przykład rozwoju dzielnicy we Francji od lokalizacji zakładu produkcyjnego (sektor gospodarczy jest ważnym czynnikiem stymulującym rozwój obszaru – pracownicy, usługi, podmioty kooperujące);

- Miasto słucha ale nie słyszy – nie jest w stanie zająć się rozwiązaniem problem odoru lub udaje że problemu nie ma. Brak ludzi „myślących” wśród tych, którzy są zaangażowani w projektowanie;
- Podzielić teren na mniejsze części - projektować po kawałku, uwzględniając różne perspektywy, różne problemy danej części terenu i różne uwarunkowania.

GRUPA IV

Faza krytyki

- Zły stan ulic – infrastruktury drogowej (np. ul. Biskupińska, ul. Półłanki), ale także niezadawalający stan i dostępność chodników oraz ścieżek rowerowych (ulice główne – Christo Botewa czy Śliwiaka są pod tym względem ok, ale na pozostałych mniejszych drogach problem jest widoczny – np. na ul. Mierzei Wiślanej – brak chodników);
- Niewydolność systemu drogowego osiedlowego (Złocien – Agatowa) – „wąskie gardła” wyjazdowe, korkowanie się wyjazdu z osiedla, system drogowy nie jest dostosowany do rosnącej liczby mieszkań i mieszkańców na tych terenach;
- Nieadekwatne do potrzeb funkcjonowanie komunikacji publicznej – niedostateczna częstotliwość połączeń, nieprawidłowe rozłożenie w czasie przyjazdów (2 linie na tym samym przystanku przyjeżdżają w odstępie 5 minut, a potem jest godzina przerwy do kolejnego autobusu). Potrzeba przedłużenia linii tramwajowej na wschód w stronę S7 i na pd. w stronę Złocienia;
- Brak dobrego skomunikowania terenu z południową częścią miasta (Bieżanów, Prokocim);
- Braki w infrastrukturze kanalizacyjnej (ul. Półłanki, Domagały);
- Dotkliwy problem odoru lokalizowanego jako pochodzący z oczyszczalni ścieków, garbarni, ale też przedsiębiorstw zajmujących się przetwarzaniem odpadów;
- Bardzo zła jakość wody w rzece Drwina (ściek, woda do której trafiają ścieki z oczyszczalni) oraz zagrożenia związane z zalewaniem i podtopieniami – np. ul. Agatowa (tereny zalewowe). Zlikwidowane na przestrzeni lat rowy melioracyjne wzdłuż Drwiny, nowa zabudowa i stosunki wodne w okolicy powodują, że południowa część obszaru (na pd od Drwiny) jest regularnie zalewana;
- Chaos przestrzenny związany z zabudowywaniem punktowym terenu – nowe budynki wielorodzinne tworzą najczęściej zamknięte enklawy, odgródzone, w których są problemy z miejscami parkingowymi, korkującymi się drogami dojazdowymi (np. Złocien). W nowej zabudowie zdecydowanie za mała liczba budowanych miejsc parkingowych. Zabudowa zbliża się do istniejących stref przemysłowych, bez zapewnienia buforów rozgraniczających, co powoduje że uciążliwości są duże i generują konflikty przestrzenne i społeczne;
- Brak infrastruktury kulturalnej, publicznych usług opiekuńczo – edukacyjnych (są tylko prywatne żłobki i przedszkola) oraz oferty rekreacyjnej;
- Mała ilość dostępnych terenów zielonych, zieleni urządzonej – poza Bagrami, tereny zielone w obszarze położone na terenach prywatnych. Można byłoby wykorzystać w tym celu rzekę Drwina i jej bezpośrednie sąsiedztwo jako tzw. park linearny, ale pod warunkiem poprawy stanu wody, która obecnie nie zachęca do jakiegokolwiek rekreacji w otoczeniu Drwiny;
- Brak alternatyw, propozycji kierowanych do przedsiębiorstw ulokowanych w obszarze pod kątem możliwości ich dalszego rozwoju w tym miejscu lub dyskusji nt. warunków przeniesienia działalności z uwzględnieniem odszkodowań.

Faza utopii – zapis indywidualnych wizji zmian w konsultowanym obszarze przedstawionych przez uczestników spotkania:

- Nowoczesna dzielnica z dużą ilością zieleni i minimalizacją obecności uciążliwego przemysłu na rzecz rozwijających się terenów mieszkaniowych (także wysokiego budownictwa mieszkaniowego – nowoczesnego, atrakcyjnego wizualnie) i rekreacyjnych. Sprawnie działająca komunikacja publiczna (na linii zachód – wschód) i dostępność miejsc parkingowych. Wprowadzanie zieleni także na budynki (zielone dachy, ściany – dobry przykład Singapur);
- Dobra jakość dróg, chodników i dostępność dróg rowerowych;
- Uregulowana gospodarka wodna (ograniczenie zagrożeń związanych z podtopieniami) oraz dostęp do infrastruktury kanalizacyjnej w obszarze. Pogodzenie interesów mieszkańców i przedsiębiorców poprzez tworzenie strefy buforowej – odgraniczającej tereny przemysłowe od mieszkaniowych. Pozostawienie na terenie przemysłów nieuciążliwych;
- Wyposażenie terenu w infrastrukturę niezbędną dla mieszkających tu już mieszkańców i nie zabudowywanie nowych terenów w sposób jak na Zabłociu (gęsta zabudowa, okno w okno z sąsiadem) – zabezpieczenie większych przestrzeni pomiędzy budynkami. Działanie dalsze przemysłu lekkiego i nieuciążliwego;
- Postawienie na rozwój na obszarze firm i usług wysokospecjalistycznych (automatyka, robotyka, nowe technologie środowiskowe) i pozostawienie działających zakładów – dominującej w terenie funkcji przemysłowej, ale pod warunkiem spełnienia norm środowiskowych i minimalizacji odczuwanych uciążliwości. Pomędzy terenami przemysłowymi i mieszkaniowymi wprowadzanie zieleni odgraniczającej. Utworzenie nowego kanału odprowadzającego wodę z terenu i nowa sieć drogową, dogęszczoną, o dobrej jakości, pozwalająca omijać „wąskie gardła”;
- Modernistyczna dzielnica z drapaczami chmur, dużą ilością zieleni i dostępem do oferty kulturalnej;
- Całkowita hermetyzacja oczyszczalni ścieków oraz zlikwidowanie (przeniesienie na inne tereny) zakładów najbardziej uciążliwych. Doposażenie terenu w infrastrukturę sportową, kulturalną, społeczną oraz dobry dostęp komunikacyjny poprzez przedłużenie linii tramwajowej na wschód. Przeprowadzenie najpierw inwestycji związanych z rozbudową sieci tramwajowej, a dopiero następnie kompleksowa przebudowa i rozbudowa sieci drogowej w południowej części obszaru;
- Uczciwy proces przekształcania obszaru i jego funkcji. Zapewnienie dostępu do przejrzystej informacji (zarówno dla mieszkańców jak i przedsiębiorców) oraz możliwości prowadzenia zindywidualizowanego, konstruktywnego dialogu nt. niezbędnych zmian (rozliczenia, odszkodowania i wdrażanie złożonych deklaracji – zły przykład: Zabłocie i Miraculum, gdzie ustalenia między miastem a przedsiębiorstwem nie zostały w pełni zrealizowane). Przemysł może współistnieć z zabudową mieszkaniową, ale wymaga to dobrego zaplanowania i konsekwencji w podjętych decyzjach (kiedyś wizja miasta dla tej części Krakowa była zupełnie inna niż obecne kierunki przekształceń - była to wizja strefy przemysłowej, do lokowania się w której zachęcano przedsiębiorców);
- Transformacja obszaru w oparciu o zaufanie do władz miasta i konsekwencję w rozmowach i ustaleniach.

Faza uzgodnień – zagadnienia co do których stanowisko grupy było spójne:

- Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury drogowej, dogęszczanie sieci dróg, aby udrażniać ruch samochodowych na terenach zabudowywanych oraz poprawa bezpieczeństwa pieszego poruszania się po terenie (chodniki i oświetlenie poza głównymi ciągami);
- Połączenie komunikacyjne obszaru z południowym sąsiedztwem (Bieżanów, Prokocim);

- Zwiększenie dostępności komunikacji publicznej zarówno pod względem częstotliwości i rozkładu kursowania jak i zasięgu (rozbudowa sieci tramwajowej w stronę wschodnią i południową);
- Rozwój sieci kanalizacyjnej oraz spójne, obejmujące cały obszar, działania na rzecz uregulowania stosunków wodnych i ograniczenia ryzyka podtopień (kanalizacja deszczowa, melioracja);
- Zapewnienie koegzystencji terenów mieszkaniowych i przemysłowych z zachowaniem terenów rozgraniczających, buforowych zazielenionych oraz odpowiednim kształtowaniu układu drogowego (drogi jako również możliwych bufor/odgraniczenie);
- Rewitalizacja Drwiny – poprawa jakości, czystości wody w potoku – jeżeli jest to możliwe to ukształtowanie na tej bazie dodatkowej, linearnej strefy rekreacji w obszarze;
- Modernizacja oczyszczalni ścieków (hermetyzacja) i uporządkowanie przestrzeni nad Drwiną, na terenach (...) (obecnie dzikie wysypiska – 90—1200 ton śmieci) – wykorzystanie ich potencjału pod nowe tereny zielone;
- Zaufanie i dialog jako podstawa pod prowadzenie działań związanych z przekształcaniem dotychczasowych funkcji terenu (uczciwość i konsekwencja w prowadzeniu procesu).

GRUPA V

Uczestnicy to w większości przedsiębiorcy lub ich pracownicy, kilku mieszkańców jeden bardzo aktywny z rejonu ul. Udzieli, aktywnym uczestnikiem dyskusji był wcześniej występujący w panelu ekspert. 8-9 osób

Faza krytyki. – identyfikacja **problemów, wyzwań i potrzeb**

- **Kwestie środowiskowe:**
Sprawy środowiskowe a zwłaszcza problemy związane z wodą były dominujące w początkowej fazie dyskusji
 - o Największym problemem tych terenów jest zła jakość powietrza (odór) powstały za sprawą głównie oczyszczalni i garbarni. Cuchną kanały ściekowe, stare osadniki, do tego wiatry w większości od zachodu powodują rozprzestrzenianie się odoru na cały teren;
 - o Kolejnym ważnym problemem środowiskowym jest kwestia związana z obszarem zalewowym, który obejmuje znaczną część omawianego terenu. To są typowe tereny zalewowe. Na głębokości 1 metra a nawet na głębokości 0,5 metra pojawia się woda zwłaszcza przy ul. Półanki;
 - o Wieki problem to negatywne oddziaływanie Drwiny – wszelkie wody i ścieki są doprowadzane do rzeki a właściwie kanału. Rzeka zarasta i nie odbiera wód opadowych. Drwina to sztuczna rzeka (nie na te potrzeby, niewydolna). Zadaniem Miasta jest udrożnienie odprowadzenia wód do Drwini;
 - o Duży problem dla Prokocimia ul Udzieli, Serafa wpływa na podtopienia i powodzie;
 - o Na tym terenie nie ma małej retencji. Potrzebna nowa zaktualizowana Mapa zagrożeń powodziowych i ekspertyza Wód Polskich.
- **Kwestie mobilnościowe, komunikacyjne**

- Dramat drogowy - zła nawierzchnia ulic chodników, brak ścieżek rowerowych (właściwie tylko wzdłuż jednego ciągu komunikacyjnego), mała litość przejść dla pieszych, dodatkowo słabo oświetlone;
 - Brak tramwaju na Złocień;
 - Za małą ilość połączeń autobusowych. Brak połączeń z Biechanowem i Prokocimem;
 - Skrócono linie autobusową 125 i 163 tylko do Szpitala.
- **Kwestie społeczne**
- Bardzo słaba infrastruktura społeczna. Niewiele szkół, przedszkoli, brak terenów zielonych rekreacyjnych i sportowych;
 - Kultura (usługi kulturalne) nie występują na tym terenie. Brak usług gastronomicznych.
- **Przemysł, mieszkaniówka. Inne kwestie przedsiębiorczość, mieszkalnictwo**
- Konieczne restrykcyjne przestrzeganie oddzielenia funkcji przemysłowych od mieszkaniowych. W tej chwili można mówić o niezagospodarowaniu i nieprzestrzeganiu tych spraw (przykład - za płotem firmy (...) gromadzi się odpady bezpośrednio oddziaływujące na sąsiednie osiedle);
 - Obszar handlowy Rybitwy (generuje zatory komunikacyjne i złą jakość powietrza) – zostawić handel detaliczny, hurt „sprzedać” do Proszowic.

Faza Utopi - wizje, propozycje, rozwiązania pożądanego stanu docelowego

Zaplanowana przestrzeń

- Należy podzielić omawiany teren na funkcjonalne obszary: np. zachód od Bagr po MPZP Biskupińska wyprowadzony przemysł i zintensyfikowanie funkcji mieszkaniowej z miejscem na Centrum Lokalne;
- Zaplanować z sensem budownictwo mieszkaniowe z infrastrukturą usługowo – społeczną w dolnych przestrzeniach (parter) zabudowy wielorodzinnej;
- Teren (...) należy zaplanować racjonalnie pod tereny rekreacyjne;
- Za S7 zagospodarować tereny dla rekreacji („Pojezierze”);
- Na terenach na wschód od ulicy Domagały - miejsce pod Biznes Park.

Rozwiązane główne problemy

- Trwałe udrożnienie Drwini Długiej i wszystkich innych rzek na tym terenie Drwinki, Serafy;
- Zabezpieczenie terenów przyległych – nowy przepust od ul. Udzieli do Kosiarzy pod torami kolejowymi;

- Przeniesienie lub zamknięcie oczyszczalni, garbarni, Urzędu Celnego, likwidacja sortowni śmieci;
- Ekwiwalentne (w oparciu o całościowe wyceny) procedury wyprowadzanie przedsiębiorstw z tego obszaru;
- Obiekty kulturalne muszą tu powstać - sale widowiskowe, kina;
- Chcemy metra;
- Powstają jasne procedury uzgadniania spornych kwestii między mieszkańcami, przedsiębiorcami i władzami miasta. Trzeba rozmawiać.

Fazy uzgodnień: – poszukiwanie możliwych kompromisów, wypracowanie pomysłów możliwych do zrealizowania.

- Najpierw, w pierwszej kolejności siatka dróg i powiązań komunikacyjnych (infrastruktura komunikacyjna uwzględniająca interesy mieszkańców, pracowników i przedsiębiorców);
- Wielofunkcyjność zaplanowana (zachód to przewaga terenów mieszkaniowych, wschód tereny przemysłowe odseparowane zielenią od osiedli mieszkaniowych oraz tereny zielone (rekreacyjne);
- Stworzenia pola do rozmowy mieszkańców, przedsiębiorców i miasta;
- Ograniczyć (zmodernizować) funkcjonowanie oczyszczalni i garbarni.

FORMULARZ REFLEKSJI ODROCZONEJ

REFLEKSJA I

Do postulatów zgłaszanych na spotkaniu proponuję dołączyć następujące: ulica Półłanki oraz Mierzei wiślanej powinny mieć po dwa pasy ruchu w obu kierunkach z linią tramwajową na Bieżanów oraz odbiciem tej linii na Złocięń wzdłuż ulicy Agatowej, w planie potrzebna będzie strefa parkingowa która mogła by się znajdować przy ulicy Nad Drwiną (pomiędzy ulicą a rzeką - w tym momencie jest to teren nieuporządkowany), a także przy przejazdach kolejowych. Na obszarze nie powinno być zabudowy usługowej (biurowce) wyższej niż 30-40 metrów, przy czym zabudowa ta powinna stanowić enklawę np. na dzisiejszych terenach Telefoniki przy drodze S7. Na obszarze powinien być umożliwiony dalszy rozwój przemysłu i wysoko wyspecjalizowanych zakładów oferujących nowe technologie (IT, VR, automotive). Przenoszenie istniejących zakładów w tym tych uciążliwych uważam za nierealne, Strefa mieszkaniowa i przemysłowa powinny zostać wyraźnie oddzielone z ograniczeniem w postaci pasa wysokiej zieleni (na którą wcale nie będzie trzeba czekać 30 lat). Obszar tej zieleni powinien przecinać mniej więcej w połowie ulicę Domagały. Wzdłuż tego obszaru powinien powstać kanał odbierający wody deszczowe, roztopowe i inne (Drwina się do tego nie nadaje). Woda ta mogła by trafiać albo do zbiornika wodnego albo zasilać fontanny, staw rekreacyjny itp. A sama strefa zieleni byłaby wielofunkcyjnym parkiem. Na obszarze brakuje ścieżek rowerowych. Budowę parku wzdłuż Drwiny i wykorzystanie tych terenów w inny sposób niż przemysłowo - usługowy uważam za całkowicie chybiony.

REFLEKSJA II

Plan dla terenów dzielnic XII i XIII nie może być budowany w oderwaniu od innych, sąsiadujących dzielnic. Wpływ tych planów musi wziąć pod uwagę ich wpływ na życie ludzi w sąsiadujących dzielnicach. Budowa estakady w ciągu ulicy Kosiarzy zakładała budowę na terenach przeznaczonych pod zielen zorganizowaną, bezpośrednio przez dzielnicę domków jednorodzinnych. Jest zrozumiałe, że trzeba polepszyć komunikację z południową częścią Krakowa (Prokocim i Bieżanów), ale nie kosztem ich mieszkańców. Jeden z Panów zasugerował tunel. Niestety jeden z ekspertów odniósł się nieprzychylnie

do tego pomysłu — słusznie zresztą zaznaczając, że jest to teren zalewowy. Skoro jest to teren zalewowy to, o jakich planach budowlanych rozmawiamy? Biurowce, bloki z garażami podziemnymi na terenach zalewowych?? Metro w Sankt Petersburgu — zwanym Wenecją Północy — jakoś wybudowali i działa od lat. Tunele pod morzami są budowane na całym świecie i działają. Jeśli w tym miejscu nie da rady wybudować tunelu, to prawdopodobnie nie jest to najlepsze miejsce na tego typu budowlę. Trasa Bagrowa oraz rozbudowa, poszerzenie i „wyprostowanie” ul. Półłanki w okolicy przejazdów jest zdecydowanie lepszym pomysłem.

Wracając do terenów zalewowych... zabetonowanie dzielnicy XIII blokami, biurami, chodnikami i parkingami wpłynie negatywnie na sąsiadujące dzielnice. Już teraz przy stosunkowo wysokim wskaźniku powierzchni biologicznie czynnej (łąki, trawniki, nieużytki) dochodzi do podtopień w Prokocimiu i Bieżanowie. Woda z tych dzielnic odprowadzana jest do Wisły właśnie przez XIII dzielnicę. Wzrost odprowadzanej wody z dzielnicy XIII spowolni lub nawet zablokuje odpływ wody z dzielnicy XII. Być może rozwiązaniem jest jednak rzadsza zabudowa lub wręcz dzielnica domków jednorodzinnych gdzie retencja wód jest znacznie wyższa, a i uciążliwość na sąsiednie dzielnice jest znacznie mniejsza. Niestety obawiam się, nie bezpodstawnie, że będziemy mieli kolejny Ruczaj z gęstą chaotyczną zabudową czy AVIA 2.

REFLEKSJA III

Uważam że należy skupić się na rozwiązaniu problemów tego obszaru i wykorzystaniu jego potencjału. Ankieta daje świetną odpowiedź na te zagadnienia ludzie chcą lepszej komunikacji i infrastruktury oraz kompleksowego (nie tak jak dotychczas) zajęcia się tematem odoru - odpowiedzi po 50-70 proc ankietowanych. Natomiast tylko 5% "marzy" o większej ilości mieszkań i mieszkańców. Zamiast niszczyć przedsiębiorców niech miasto zajmie się swoimi zadaniami - buduje drogi, tramwaj, chodniki, ścieżki rowerowe, wykorzystaj grunty własne i niezagospodarowane lub te które przedsiębiorcy będący w fazie zwijania odpuścili (teren wzdłuż S7) do uzupełnienia potencjału tego obszaru - parki, szkoły, urzędy, domy kultury, kina. A do tego jeszcze dobra obsługa komunikacją zbiorową (otwórzmy ten obszar na kolej 3 stacje Prokocim, Bieżanów i Złocień mimo bliskości są odcięte od tego obszaru). Niech do tematu odoru podejź się w sposób całkowity - badania specjalistyczne nie ankietowe, uczelnia nie ekonomiczna lecz techniczna, diagnoza a następnie rozwiązanie dotyczące wszystkich podmiotów nie tylko tych "niepublicznych". Dobudowywanie tu kolejnych bloków i włączanie ich do oczyszczalni Płaszów tylko spotęguje problem. Jeśli miasto odrobiło by powyższe zadanie mielibyśmy do czynienia z obszarem faktycznego nowego centrum - to tu mieszkańcy tego rejonu ale też Płaszowa, Prokocimia, Przewozu Bieżanowa, Rybitw mieliby prace, mieszkanie, rozrywkę i rekreację, usługi i obsługę urzędniczą. Mieliby dojazd z zewnątrz (tramwaj, kolej) i komunikację wewnątrz. Nie musieliby dojeżdżać na 2 koniec Krakowa tracąc czas, generując korki, szkodząc środowisku. Dobry gospodarz powinien dostrzec ten potencjał.

GRUPA I

Faza krytyki

- Fatalny stan ul. Półnanki – remont nakładkowy tylko dla samochodów, a brak chodników i DDR to konieczność poruszania się po błocie i bez oświetlenia – w szczególności odcinek od „Pomnika Orła do ul. Domagały”;
- Brak kanalizacji lub niedrożna kanalizacja deszczowa – ulice Półnanki i Nad Drwiną;
- Niedrożne rowy melioracyjne – w wyniku rozwoju funkcji industrialnej i mieszkaniowej – kompletnie zapomniana infrastruktura;
- Korki – głównie ulice: Półnanki, Christo Botewa, Śliwiaka i Nad Drwiną;
- Obawa przed przeniesieniem uciążliwych zakładów na teren Dzielnicy XVII i XVIII – tereny peryferyjne, na których już ulokowano spalarnię odpadów i gdzie miasto sukcesywnie wyznacza tereny zielone konieczne do bilansu, a tym samym uniemożliwia przekształcenia działek rolnych pod zabudowę mieszkaniową – w ocenie mieszkańców są to działania niesprawiedliwe i dyskryminujące społeczność tych dzielnic;
- Brak terenów zielni urządzonej na obszarze objętym konsultacjami;
- Dzikie wysypisko na miejskiej działce przy ul. Nad Drwiną;
- Odór nie do zniesienia – główny winny wg uczestników to oczyszczalnia ścieków;
- Brak efektywnego dialogu (niepozorowanego) z przedsiębiorcami ws. zagospodarowania ich własności;
- Brak dostępnej architektonicznie przychodni zdrowia – ograniczona liczba miejsc parkingowych dla pacjentów;
- Złocień w odczuciu mieszkańców to miasteczko odcięte od miasta;
- Brak skomunikowania z przystankami kolejowymi (bezpieczne dojścia lub połączenia komunikacją publiczną);
- Rejon ulicy Biskupińskiej i Mierzei Wiślanej – „strach chodzić” – tereny nieoświetlone, brak chodników;
- Betoniarnia na ul. Biskupińskiej – emitent kurzu – „nikt tego nie sprząta, trzeba co chwilę myć auta”;
- Mało przejść dla pieszych na ul. Półnanki – potrzebne bezpieczne, doświetlone przejścia z sygnalizacją świetlną;
- Konflikty pomiędzy przedsiębiorcami a mieszkańcami – „kto był tutaj pierwszy”;
- Przekonanie przedsiębiorców, że miasto wymusza na właścicielach nieruchomości realizację inwestycji celu publicznego poza terenem inwestycji za cenę wydania ZnRID.

Faza utopii – zapis indywidualnych wizji zmian w konsultowanym obszarze przedstawionych przez uczestników spotkania:

- Tereny objęte konsultacjami przekształcone w kameralne, małe bloki z placami zabaw i strefami rekreacji – jak przykład sąsiednie osiedle Bagry Park;
- Strefy buforowe zieleni nieurządzonej (korytarze przewietrzania) pomiędzy zabudową mieszkaniową a przedsiębiorstwami i uciążliwymi zakładami. W bezpośrednim otoczeniu osiedli mieszkaniowych zieleni urządzona;
- Komunikacja publiczna obsługująca tereny przemysłowe poprowadzona w korytarzach zieleni;
- Większe wykorzystanie przewozów kolejowych na terenie miasta – jak SKM w Warszawie. Warunkiem lepsze skomunikowanie przystanku kolejowego Kraków Złocień z komunikacją miejską. Budowa połączeń od strony Rybitw z przystankami Kraków Bieżanów i Kraków

- Prokocim – ścieżki dojścia, połączenia komunikacją miejską, P&R i B&R. W jednej z koncepcji wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej do budowy systemu kolei magnetycznej;
- Rozbudowa układu komunikacyjnego – przedłużeni ul. Domagały do ul. Śliwiaka;
 - Tramwaj do osiedla Złocien;
 - Rozbudowany i przystosowany system retencyjny dostosowany do projektowanych funkcji;
 - Zagęszczona sieć dróg równorzędnych – układ manhattański.
 - Połączenie ul. Nad Drwiną bezpośredni z Węzłem Przewóz.
 - Domknięcie trzej obwodnicy – budowa tras Nowobagrowej, Płaszowskiej i Ciepłowniczej.
 - Nowe tereny pod ogródki działkowe (w szczególności jeżeli miałyby być likwidowane ogródki działkowe przy ul. Golikówka pod trzecią obwodnicę);
 - Każda nowa droga budowana w powiązaniu z systemem ścieżek rowerowych – zamiast ekranów zieleni izolacyjna;
 - Dzielnica zaplanowana zgodnie z ideą miasta 15-minutowego – wzorem Stara Nowa Huta - dostępność funkcji – bliskość szkół, przychodni itp.;
 - Rewitalizacja dzikiego wysypiska pod tereny rekreacyjno/sportowe.

Faza uzgodnień – zagadnienia co do których stanowisko grupy było spójne:

- Zachowanie istniejącego biznesu – wolne przestrzenie uzupełnione zabudową mieszkaniową;
- Hermetyzacja oczyszczalni ścieków i nowe technologie w zakładach uciążliwych odorowo albo nowe lokalizacje w przypadku braku pro środowiskowych inwestycji;
- Tereny już zagospodarowane przez przedsiębiorców w pierwszej kolejności powinny być przekształcane na działki pod zabudowę mieszkaniową (zmiana tylko na lepsze – z terenów produkcyjno – usługowych na mieszkaniowe – przedsiębiorca nie może być stratny na zmianie przeznaczenia);
- Tereny obecnie niezagospodarowane w pierwszej kolejności przeznaczać pod zieleni urządzoną i nieurządzoną;
- Warunek realizacji zmian to dialog na linii -miasto – mieszkańcy – przedsiębiorcy – właściciele nieruchomości;
- Wykorzystanie projektowanej linii tramwajowej także do obsługi autobusów (wspólne pasy tramwajowo-autobusowe i wspólne przystanki);
- Więcej nawrotek w ciągu ulic Surzyckiego – Botewa – Śliwiaka

GRUPA II

Uwaga: w konsultacjach brali także udział mieszkańcy Nowej Huty – na niebiesko zapisy dyskusji pochodzące od mieszkańców Nowej Huty (Dzielnica XVII) i nie dotyczące wprost lub pośrednio konsultowanego obszaru (Dzielnica XII i XIII).

Faza krytyki:

- **Zły stan układu komunikacyjnego** – pieszy, samochód (niewydolność, niewystarczająca infrastruktura):
 - o ul. Domagały bez **przepustowości** – wieczne „korki”. Powód: dojazd TIR’ów do Izby Celnej, zatory, „korki”, blokowanie przejazdu, itp.;
 - o ul. Półtangi - bardzo zaniedbana ulica co do rozwiązań poprawiających przepustowość tej ulicy. Częste „korki”;

- Wjazd na obwodnice powinien być płynny – światła jakie tam są powodują „korki”, brak płynności włączania się w szybka drogę. Wszędzie płynne włączenia w drogi szybkie są praktykowane (obwodnice, drogi szybkiego ruchu czy autostrady) i to się po prostu sprawdza – upłynnia ruch, natomiast w omawianym przypadku są światła i wszystko stoi bez powodu;
 - W ciągach komunikacyjnych w zasadzie nie ma miejsca **dla pieszych** – brak chodników m.in. ul. Półłanki. Nawet w sytuacji remontu ulicy (asfalt na jezdni) nie rozszerza się takiego ciągu komunikacyjnego o dobudowanie chodnika (dlaczego?). Generalnie obszar konsultowany nie ma pomysłu, wizji co do ciągów pieszych;
 - Brak kanalizacji deszczowej powoduje, że po deszczu ulice są zalane (m.in. Pl. Na Rybitwach, obszar przy moście nad Drwiną, ul. Półłanki aż do Bieżanowskiej). Zalanie ulic to poważne utrudnienia do poruszania się dla pieszych – sytuacje niebezpieczne;
 - Wzmożony ruch samochodowy w konsultowanym obszarze (ruch kołowy, samochodowy) jest wynikiem także braku alternatywy, braku innych opcji komunikacyjnych. Przykładowo ul. Półłanki, ul. Klasztorna – trudno się tam poruszać pieszo, bezpieczniej być po prostu w samochodzie, ulice bez chodników;
 - Brak chodników wyprowadzających/wprowadzających ruch pieszy z/na os. Złocień;
 - Z os. Złocień jest 3 minuty na nogach do PKP Złocień ale mało kto (maksymalnie 100 osób dziennie) z tego środka komunikacji (pociąg) korzysta mimo, że w 15 minut jest się na Dworcu Głównym/centrum Krakowa - bo nie ma tam przejścia, jest droga, ale bez chodnika;
 - ul. Półłanki - problem przy **poruszaniu się rowerem** – brak ścieżek rowerowych;
 - Generalny brak ścieżek rowerowych w konsultowanym obszarze, przykład ul. Półłanki gdzie ścieżka rowerowa jest bardzo potrzebna. Na tej ulicy wszyscy użytkownicy korzystają z niej jak chcą (chaos);
 - Brak ścieżek rowerowych wyprowadzających/wprowadzających ruch /na os. Złocień;
 - Braki w czytelności **komunikacji zbiorowej** – na ul. Półłanki i w okolicach autobusy „kluczą” po uliczkach – to raczej autobusy „turystyczne” niż szybkie, komunikacyjne;
 - Tramwaj z obszaru (konsultowanego) powinien być „puszczony” w kierunku Nowej Huty. Jest przeszkoda co do takiego rozwiązania – brak mostu. Pytanie: dlaczego projektując i realizując most łączący ul. Klasztorną nie przewidziano możliwości dodania tam tramwaju ?;
 - Utrudnienia komunikacyjne są tutaj bardzo duże – rodzi się pytanie: jak Miasto Kraków chce sobie poradzić z komunikacją w tym obszarze budując tu bloki wysokie i znacząco zwiększając liczbę mieszkańców jak już teraz, przy tej zabudowie jaka jest komunikacja i poruszanie się po obszarze jest utrudnione (?);
 - Przejście estakadą nad Bieżanowem czyli **połączenie obszaru** konsultowanego z **Bieżanowem** korytarzem komunikacyjnym jaki jest wrysowany w obszar konsultowany. Nikt o tym na Bieżanowie nie mówi, nikt o tym nie myśli, bo prawdopodobnie mieszkańcy nie zdają sobie sprawy z takich planów. Jak do tego by doszło to byłby „duży szum” i opór na Bieżanowie – trzeba się z tym poważnie liczyć. Natomiast istotne jest wprowadzenie rozwiązania komunikacyjnego łączącego Botewa z Bieżanowem.
- **Ulewy i ich skutki – podtopienia**
- Podtopienia domów po deszczach – sytuacja z roku na rok staje się bardziej groźna;
 - Zbiorniki retencyjne w Bieżanowie nie rozwiązały sprawy podtopień;
 - Kanał pod Kombinatem (odprowadzenie wody) jest nieuregulowany - zagrożenie podtopieniami (*głos przedstawiciela dzielnicy XVII Nowa Huta*);
 - Dzielnica XVII posiada wykonana przez Miasto Kraków (wykonawca: ZIKiT) koncepcje odwodnienia dzielnicy jednak nie ma działań dalszych – wdrożenia zaleceń,

rozwiązań. Warto do tego wrócić. Warto podejść bez zwłoki też do zagadnienia podtopień i odwodnienia w sposób kompleksowy – w skali całego miasta;

- Należy korzystać (dlaczego się tego tutaj nie robi ?) z dobrych praktyk z innych miast np. Wiednia – zbiornik retencyjny w postaci ogromnej rury o średnicy 10 m która szybko absorbuje wodę opadową i kolejno stopniowo, przez system krat, uwalnia ją do gruntu.

– **Brak terenów zielonych**

- Najbliższy park jest na Bieżanowie.

– **Odór**

- Firma (...) – nowoczesne rozwiązania m.in. linia sortownicza, odpady w halach;
- Kompostownia – to zakład gdzie zachodzi proces fermentacji co może być powodem nieprzyjemnego zapachu;
- Rzeka Drwina to raczej ściek nie rzeka – emitent przykrego zapachu.

– **Przenoszenie firm na teren Nowej Huty**

- Zdaniem mieszkańców dzielnicy XVII – Nowa Huta: nie ma mowy o przenoszeniu firm uciążliwych, emitentów odoru na obszar Nowej Huty czy Kombinat. Całe życie, (zdaniem mieszkańców Nowej Huty) mieszkańcy mieli problem z Kombinatem – zapylenie i zanieczyszczenie. Obecnie temat Kombinat się skończył, sytuacja się zdecydowanie poprawiła to Miasto Kraków „funduje” im nowy problem – zamiast pyłu i zanieczyszczeń mają dostać smród, czyli „nowy niechciany prezent”;
- Stanowcze nie dla przenoszenia problemów z obszaru konsultowanego do Nowej Huty, na teren dawnego Kombinat;
- „Negatywny rozgłos” jaki uzyskała ta dzielnica w mediach związany z odorem i możliwością przenoszenia firm z tego obszaru w inne lokalizacje hamuje rozwój gospodarczy tej dzielnicy – nie wiadomo co będzie, kto może zostać a kto będzie musiał się przenieść (?), brak jasności komunikatu;
- Firmy „odpadowe” takie jak (...) i inne powinny mieć pokazane dobre praktyki/rozwiązania jak sobie radzić z odpadami aby nie śmierdziało. Przykłady z Wiednia – spalarnia odpadów stoi w centrum miasta i nic to nikomu nie przeszkadza, wielki zbiornik na gaz w środku osiedla mieszkaniowego – unowocześniany stoi tak bez problemu w towarzystwie zakładów produkcyjnych. Czyli nie przenosić a unowocześniać;
- Miasto Kraków nie zdaje sobie sprawy z kosztów przenoszenia takich zakładów. Przykładowo jeden tylko zakład do koszty ponad 200 mln złotych, to są całe hale, maszyn, linie technologiczne oraz ludzie. Chodzą plotki, że Miasto Kraków chce przeznaczyć na przeniesienie 100 mln złotych łącznie – to zdecydowanie za mało.

– **Działalność podmiotów gospodarczych w obszarze**

- Miasto Kraków mówi o wysokich technologiach a tego typu przemysł nie jest przemysłem stabilnym, bardzo szybko / łatwo można go przenieść do innego kraju. Kraków chce się pozbyć przemysłu „niskich technologii”, a technologii jakie są „pewne”, zakorzenione tutaj, są długoterminowym miejscem pracy dla mieszkańców. Strategiczna decyzja dla Miasta Kraków powinno być pilnowanie „niskich technologii” a nie pozbywanie się ich;
- Wybierając tę legalizację do mieszkania ludzie kierowali się: ceną/taniością mieszkania oraz bliskością miejsca pracy (praca na miejscu);
- W odrzuconym planie miejscowym „Nowe Miasto” projektanci zaproponowali m.in. przebieg ciągu komunikacyjnego przez nasze hale produkcyjne (ul. Półnanki). Nikt się tym nie przejmował, że przecina jedna z hal i trafostację bez której nie możemy jako

cały zakład funkcjonować. Przy tej koncepcji (Nowe Miasto) nie było „namysłu” nad stanem bieżącym, nad funkcjonującymi w tym terenie firmami, ich działalnością, sytuacją, itp.

- **Proponowana wysoka zabudowa / rozwój zabudowy mieszkaniowej w obszarze**
 - o W propozycji Miasta Kraków – mpzp Nowe Miasto – brak logiki: wcześniej preferowana niska zabudowa tego obszaru, przykład osiedle Złocien to tylko trzy piętra i nic wyżej. Teraz propozycja wysokościowców na ponad 150 metrów. Skąd taka zmiana? Dlaczego wcześniej nie było to możliwe?;
 - o Nowe Miasto było projektem sięgnięcia na ten teren takiej ilości nowych, dodatkowych mieszkańców jak całe miasto Tarnów – taka koncepcja nie byłaby możliwa ze względu na szereg ograniczeń jakie ten teren ma już obecnie przy tej skali zamieszkiwania (ograniczenia komunikacyjne);
 - o Okolice Górki Narodowej, Batowic – obszary Krakowa z tramwajem, na wzgórzu, bez sąsiedztwie przemysłu, z widokiem na Tatry – to powinien być kierunek zabudowy mieszkaniowej preferowany przez Miasto Kraków a nie tutaj. Tutaj jest biznes i biznes powinien tutaj pozostać. Nie należy koncentrować tutaj rozwoju mieszkalnictwa a przenieść je (mieszkalnictwo) do innych części miasta;
 - o Trudno zrozumieć upór Miasta Krakowa na te tereny – w zakresie rozwoju zabudowy mieszkaniowej – jak są inne tereny na północy Krakowa gdzie można taką zabudowę wprowadzić;
 - o Jeśli już rozwijać tutaj budownictwo mieszkaniowe to budować wyżej niż 3 piętra, ale w większym rozproszeniu;
 - o Obecnie jest realizacja inwestycji mieszkaniowych (przy ul. Myśliwskiej) które jak powstaną to zakorkują węzeł komunikacyjny ul. Przewóz – do ul. Nowohuckiej. To będą utrudnienia dla całego obszaru – to wszystko „stanie”;
 - o Powinno się przeprowadzić badania czy rzeczywiście będzie tu popyt na taką liczbę mieszkań? Czy mieszkańcy będą tu chcieli mieszkać (?).

Faza utopii:

Nie została zrealizowana – po problemach dyskusja od razu przeszła do fazy uzgodnień.

Faza uzgodnień:

- W ramach rozwiązania palących problemów związanych z **układem komunikacyjnym i poruszaniem się po terenie** konsultowanym należy przeprowadzić następujące rozwiązania/inwestycje:
 - o Poprawa przepustowości na skrzyżowaniu: ul. Christo Botewa / T. Sliwiaka i ul. Półłanki;
 - o ul. Domagały przedłużona do ul. Śliwiaka;
 - o Tunel lub estakada na przejeździe kolejowym ul. Półłanki i dalej na Biezanów;
 - o Udrożnienie drugiego kierunku (obecnie tylko jeden kierunek) w tunelu pod torami – os. Złocien – Biezanów;
 - o Zjazd z A-4 i obwodnicy oraz wjazd na A-4 – przebudowa skrzyżowania, udrożnienie (tam się TIR/y „nie składają” – jak się tego nie poprawi to będziemy mieć efekt zjazdu z A-4 na Zakopiankę czyli kilometrowe korki wjazdowe);

- Synchronizacja świateł aby była zielona fala przejazdowa głównym ciągiem komunikacyjnym: Surzuckiego – Botewa – Śliwiaka;
- Bezkolizyjna pętla tramwajowa (przy ul. Lipskiej).
- Ludzie powinni mieć **prace na miejscu**.
- Wysokie **wieżowce nie** powinny tutaj się pojawić ponieważ są zagrożeniem dla obecnych stosunków wodnych – wody gruntowe są zbyt płytko.
- **Zabudowa mieszkaniowa** powinna być skoncentrowana od strony ul. Myśliwskiej na całym obszarze przy Wiśle. Po mimo że to hipotetycznie obszar zalewowy to i tak w znacznej części jest już zajęty przez zabudowę wielorodzinną, więc warto to kontynuować. Obszar na południe od głównego ciągu komunikacyjnego (Botewa) i okolice ul. Półłanki zostawić w przeznaczeniu jakie obecnie jest (czyli przemysł);
- Planowane **mieszkania komunalne** powinny być rozproszone w zabudowie mieszkaniowej, nie koncentrowane np. cały blok takich mieszkań. Należy brać przykład z Wiednia gdzie nie ma koncentracji mieszkań socjalnych i komunalnych;
- Na każdym deweloperze należy wymusić że musi zaprojektować i zrealizować teren zielony, nawet mini park przy zabudowie wielorodzinnej;
- Pierwsze **inwestycje** w tej dzielnicy powinny być kierowane **do mieszkańców którzy tu już są**, mieszkają tutaj. Komunikacja to pierwszy krok;
- Warto pomyśleć o **szkole średniej** na tym obszarze – i już teraz zaprojektować chodnik do niej;
- Obszar powinien mieć duży, dostępny **teren zielony do spacerów**.

GRUPA III

Grupa – 12 osób, w tym: 3 mieszkańców, 8 osoby właściciele nieruchomości i prowadzący działalność przedsiębiorcy (w tym: deweloper, (...),(...),(...)) 1 radna dzielnicy XVII

Faza krytyki

Problem odoru – problem wielowątkowy:

- obecność na tym terenie zakładów produkcyjnych i przemysłowych, które generują smród. Jest on odczuwalny na bardzo dużym terenie (duże pole „rażenia”). Według uczestników problem odoru nasila się bardziej na przestrzeni ostatniego roku (jedna opinia, że może to jest pokłosie odrzucenia MPZP Nowe Miasto – taka cicha ale smrodliwa zemsta);
- brak działań miasta w zakresie czyszczenia kanalizacji, rowów, studzienek również może powodować złe zapachy;
- obecność na tym terenie oczyszczalni ścieków, garbarni oraz zakładów przetwarzających odpady powodują coraz większe obciążenie dla słabej infrastruktury kanalizacyjnej, brak kanalizacji deszczowej.
- Obszar ten od dawna (od zawsze) jest rozwijany i stymulowany jako obszar gospodarczy, produkcyjno-przemysłowy, więc teraz trudno będzie go przekształcić w nowoczesną dzielnicę mieszkaniową – od początku miał charakter gospodarczy. Od 2014 jak uchwalono SUiKZP miasto nic nie robiło w kwestii zmiany planów czy charakteru tego obszaru, zachęcało firmy do lokowania działalności, od lat jest tu ten rodzaj zagospodarowania terenu;
- Brak terenów zielonych, które być może mogłyby wspomóc niwelowanie zapachów;

- Słabo rozwinięta komunikacja – brak chodników, kanalizacji deszczowej, ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż ulic Półłanki, Nad Drwinią, i innych ciągach drogowych. Chodniki występują tylko na terenach osiedli;
- Słabo rozwinięta komunikacja zbiorowa – obecnie komunikacja zbiorowa kończy się na Małym Płaszowie. Brak dostępu do komunikacji szynowej, brak połączenia z pozostałym szkieletem komunikacyjnym w kierunku południowym (Os. Złocień do Prokocim, Bieżanów);
- Niezrealizowana dotąd trasa bagrowa – okolice Mierzei Wiślanej;
- Projekt połączenia ulicy Półłanki z ulicą Boczna – duże odciążanie dla mieszkańców;
- Problemy z wodą i podtopieniami – brak odwodnienia terenu, w związku z coraz to większym zainwestowaniem w tym terenie oraz zmieniającymi się warunkami klimatycznymi coraz więcej wody trafia do rowów i cieków które nie są w stanie przyjąć takiej ilości wody. W efekcie część terenów ulega podtopieniu, podniósł się także poziom wód gruntowych (więcej inwestycji w obszarze oraz wpływ Wieliczki również się zabudowującej od tej strony miasta). Brak całościowego (z punktu widzenia miasta Krakowa) spojrzenia na kwestie związane z odwodnieniem tego terenu. Teraz króluje spojrzenie odcinkowe;
- Projektowanie zmian dla tego obszaru nie powinno się odbywać w całości – to duży teren, który w różnych częściach ma różne problemy;
- „Efekt motyla” – jakiegokolwiek dalsze zainwestowanie na tym obszarze spowoduje dodatkowe obciążenia w zakresie komunikacyjnym (ul. Klasztorna, Półłanki, itp.) ale także wpływ będzie odczuwalny na sąsiednie osiedla i dzielnice (Stary Bieżanów, Prokocim);
- Nie ma zgody na rozbudowę tej dzielnicy kosztem innych obszarów – zniszczenie terenów i komfortu życia głównie Stary Bieżanów;
- „Zamrożony” MPZP Nowe Miasto powodujący obawy inwestorów co do dalszych działań i kierunków inwestowania w terenie. Niestabilność działania, decyzji i stanu prawnego gruntów, które były objęte tym planem.
- „Misz masz” w propozycji MPZP Nowe Miasto połączyli odór, mieszkaniówkę, korki – wszystko w jednym planie”;
- Złe podejście miasta do dialogu ze stroną społeczną i gospodarczą przy uchwalaniu MPZP Nowe Miasto - odrzucenie uwag mieszkańców do planu, podejście że i tak zrobią swoje, nieuwzględnienie wpływu na zakłady tam działające.

Faza utopii:

- Harmonijnie urządzone i rozwijany obszar miasta uwzględniający obecne zagospodarowanie i zainwestowanie terenu. Wykorzystanie istniejącego potencjału, powiązanie funkcjonalnie, transportowo terenów zagospodarowanych, uzupełnienie brakujących funkcji, elementów, usług (wypełnienie luk w zakresie infrastruktury społecznej, rekreacyjnej, komunikacyjnej – publiczna, rower, pieszy), zwiększenie terenów zielonych:
- Znika problem odoru na obszarze poprzez przeniesie działalności najbardziej uciążliwych a także unowocześnienie produkcji i procesów w pozostałych zakładach (w tym hermetyzacja procesów);
- Rozwój dalszej zabudowy mieszkaniowej lokuje się z jednej strony w okolicach Mierzei Wiślanej, Biskupińskiej, a z drugiej - od strony os. Złocień. Powstające nowe inwestycje mieszkaniowe są spójne z obecną zabudową, uwzględniają zachowanie odpowiednich parametrów zabudowy, powierzchni zielonych „z oddechem” i w powiązaniu z rozwijającą się infrastrukturą usług społecznych, komunikacyjnych, rekreacyjnych;

- Wprowadzanie w przestrzeń zieleni buforowej, izolacyjnej (w tym także zabudowy izolacyjnej) – aby zapewnić dobre warunki dla synergii funkcji mieszkaniowych i gospodarczych na tym obszarze;
- Poprawa infrastruktury komunikacyjnej i dostępności transportowej tego terenu:
 - tramwaj – przedłużenie z Małego Płaszowa do ul. Domagały;
 - wykorzystanie kolei,
 - rozwój połączeń drogowych wewnątrz obszaru,
 - urządzenie prawoskrętu na ul. Półłanki z Christo Botewa dla samochodów dojeżdżających do Rybitw w powiązaniu ze zmianą organizacji wjazdu na Plac na Rybitwach (wjazd dalszą bramą niż obecnie), co może znacznie udroźnić ruch na skrzyżowaniu;
 - ścieżki pieszo-rowerowe przy głównych ciągach drogowych.
- Zmiana funkcji Placu na Rybitwach obecnie placu hurtowego, który generuje duży ruch samochodów dostawczych, ciężarowych (proponujemy przeniesienie tych funkcji np. do Proszowic) a tu uruchomienie placu targowego detalicznego dla mieszkańców (podobnie jak: Nowy Kleparz, Plac Bieńczycki). Ponadto pożądana jest poprawa estetyki tego obszaru (teren ten jest obecnie uważany za brzydki, brudny, zaniedbany).

Faza uzgodnień – zagadnienia co do których stanowisko grupy było spójne:

- Dalszy rozwój tego obszaru powinien być prowadzony w taki sposób, aby nie pomniejszać komfortu życia mieszkających już tam mieszkańców a także mieszkańców sąsiednich dzielnic (okolic) – Stary Prokocim, Bieżanów;
- Koniecznym jest podejmowanie decyzji o dalszym rozwoju tego obszaru w oparciu o rzetelną analizę i ocenę wpływów nowych inwestycji czy zmiany funkcji na tym obszarze w odniesieniu do różnych obciążeń, zagrożeń czy wzmocnienia problemów już występujących jakie to może wywołać – woda i zagrożenie powodziowe; obciążenie transportowe; dostęp do usług; nadmiarowe potoki samochodów w związku z niedoborem tkanki społecznej itp.;
- Całościowe spojrzenie na problem wody w obszarze i zaprojektowanie wielotorowych rozwiązań, które nie punktowo rozwiązują problem podtopień (np. przy ul. Półłanki) a jednocześnie pogłębią czy przeniosą problem podtopień na inne, sąsiednie tereny;
- Podejście do rozwiązania problemów odorowych powinno być dwukierunkowe – z jednej strony powinno się dążyć do całkowitej hermetyzacji procesów tam gdzie obiektywnie nie jest możliwe przeniesienie działalności (np. oczyszczalnia ścieków) a z drugiej dążyć do relokacji działalności uciążliwych odorowo ale na uczciwych zasadach (odpowiedni poziom odszkodowań);
- Proces przenoszenia zakładów emitujących złe zapachy powinien każdorazowo odbywać się w porozumieniu ze społecznością i po uzyskaniu akceptacji społecznej (szeroki proces konsultacji). Nie ma zgody na przeniesienie uciążliwych działalności na teren Nowej Huty;
- Niestabilność czy niepewność w zakresie przepisów prawa i wytycznych przestrzennych oraz brak poczucia trwałości decyzji podejmowanych przez władze miasta powodują wiele obaw wśród inwestorów i właścicieli nieruchomości na tym terenie, co blokuje inwestowanie na tym terenie i jego rozwój.

GRUPA IV

Faza krytyki

- Słaba dostępność i jakość komunikacji publicznej – brak połączenia obszaru z Prokocimem, ale też innymi częściami Karkowa (np. ul. Zakopiańska), na trasie Złocien – Mały Płaszów autobusy stoją w korkach, także w okolicy Rybitw dostępność autobusów jest niewielka, a te które obsługują teren są często przeładowane;
- Pomimo funkcjonowania na obszarze linii kolejowej, wykorzystywanej jako linia kolei aglomeracyjnej od strony konsultowanego obszaru praktycznie nie ma dostępu do przystanków kolejowych i tym samym ten najbardziej efektywny środek transportu praktycznie nie jest wykorzystywany. Brakuje kładek nad torami, bezpiecznych, oświetlonych dojść pieszych, w związku z czym mieszkańcy nie mają dostępu do kolei;
- Zakorkowanie obszaru – „wąskie gardła” wyjazdowe – np. skrzyżowanie Christo Botewa z ul. Półłanki;
- Brak przejazdu przez tory i połączenia drogowego z Prokocimem – miejsca gdzie potrzebne byłoby udroźnienie tego połączenia to ulice Mierzei Wiślanej, Danalówka czy Półłanki;
- Duże braki w infrastrukturze pieszej – brak chodników i oświetlenia – dotyczy m.in. ul. Półłanki, Biskupińska, Płk. Dąbka i in. Miejsca niebezpieczne dla ruchu pieszych – wyjazd z osiedla Złocien – słaba widoczność - nie widać poruszających się pieszych (ul. Nad Drwiną – Półłanki);
- Potrzeba rozwoju infrastruktury rowerowej – ścieżka funkcjonuje tylko przy głównych ulicach (Surzyckiego - Christo Botewa), a w głębi obszaru (na południe od wskazanych ulic) infrastruktury tej praktycznie nie ma;
- Duży poziom hałasu drogowego w okolicy ul. Christo Botewa;
- Brak zjazdów z S7 na Złocien;
- Nieefektywna sygnalizacja na ul. Christo Botewa generująca korki;
- Za małą przepustowość kanalizacji burzowej, podtopienia. Po intensywnych opadach zalewa m.in. tereny w okolicy ul. Półłanki powodując, że przejechać mogą tylko wyższe pojazdy – ciężarówki;
- W okolicy os. Złocien (ulice Agatowa, Topazowa i in.) zlikwidowane zostały rowy melioracyjne i częste są podtopienia – od 2010 r. problem występuje praktycznie co roku. Powodowano to jest zdaniem uczestników przez przygotowywanie (betonowanie) terenów pod nowe zakłady i zabudowywanie strefy przemysłowej w gminie Wieliczka w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru;
- Zła jakość wody w Drwinie – do potoku spuszczone są zdaniem uczestników regularnie ścieki z oczyszczalni. Woda jest brudna i śmierdzi;
- Problem odoru i zła jakość powietrza (smog). Dodatkowo, śmierdzi też Drwina, więc jeżeli jest to efekt działania oczyszczalni to pytanie czy jej hermetyzacja rozwiąże ten problem;
- Trudności z uzyskaniem możliwości podłączenia pod sieć wod-kan na obszarze;
- Brak spójności i konsekwencji miasta w planowaniu rozwoju obszaru – działki przeznaczone w dotychczasowym planie pod przemysł w nowym, (odrzuconym) MPZP miały stać się terenami zielonymi. Podważa to zaufanie do miasta i polityki planowania jego rozwoju. Brak jest dialogu z właścicielami i przedsiębiorcami opartego o partnerskie traktowanie;
- Niedostatecznie rozwinięta infrastruktura społeczna – potrzeba nowych miejsc w żłobkach i przedszkolach, przychodni zdrowia czy miejsc które umożliwiają spędzanie czasu wolnego i rekreację. Wskazany jest rozwój dwóch punktów wzrostowych (usługowych) w obszarze – na terenie osiedla Złocien i na terenach zabudowy między ul. Mierzei Wiślanej i Kosiarzy;
- Wizerunek terenów zaniedbanych, nieatrakcyjnych.

Faza utopii – zapis indywidualnych wizji zmian w konsultowanym obszarze przedstawionych przez uczestników spotkania:

- Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju na konsultowanym terenie. Umożliwienie rozwoju firm, ale także terenów i usług dla mieszkańców i pracowników - dostęp do oferty czasu wolnego i infrastruktury społecznej odpadającej na istniejące potrzeby, w bliskim zasięgu, bez konieczności większego przemieszczania się. Likwidacja działalności firm uciążliwych, prowadzących działalność z zakresu gospodarki odpadami. Poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego (dostępność oświetlonych chodników i dróg rowerowych) oraz niwelacja problemu odoru;
- Poprawa skomunikowania terenu - wyremontowanie ulicy Półłanki z kanalizacją deszczową, chodnikiem i oświetleniem, przedłużenie tramwaju do ul. Domagały, udrożnienie dostępu/połączenia z przystankiem kolejowym Kraków Złocień. Zapewnienie dodatkowego zjazdu z S7 na wysokości osiedla Złocień;
- Likwidacja oczyszczalni ścieków (i odoru);
- Opracowany dobry MPZP łączący obecne zagospodarowanie z możliwością rozwoju, powstaniem mieszkań komunalnych, dobrą infrastrukturą drogową, pieszą i rowerową i miejscami parkingowymi;
- Pogodzenie rozwoju z funkcjami istniejącymi obecnie na obszarze;
- Teren przyjazny zarówno dla mieszkańców jak i przemysłu – godzenie funkcji ułatwiających dostęp do pracy i mieszkania;
- Rozwój zabudowy mieszkaniowej, bez zabudowy wysokiej – zapewnianie możliwości przewietrzania miasta – architektura dostosowania do przymierzalności i warunków geologicznych miejsca. Nie jak osiedle Avia – większa przestrzeń, więcej zieleni;
- Ograniczenie ryzyka zalewania i podtopień – zaprojektowanie i przeprowadzenie prac na rzecz uregulowania gospodarki wodnej terenu – rozbudowa kanalizacji burzowej, melioracji i retencji;
- Miasto słucha ludzi – mieszkańców i przedsiębiorców z obszaru i podejmuje aktywne wysiłki na rzecz próby pogodzenia istniejących interesów, nie odkreśla „grubą kreską” stanu obecnego, tylko pracuje na jego bazie;
- W planowaniu działań uwzględniane jest otoczenie i sąsiedztwo – także tereny Prokocimia i Bieżanowa – tak aby działania były spójne w skali makro i nie powodowały przenoszenia istniejących problemów (np. związanych z zalewaniem);
- Poprawa wizerunku terenu – „jak tu super – chciałbym tu mieszkać i pracować”;
- Planowanie rozwoju w podziale na mniejsze obszary – strefowanie i planowanie dla mniejszych fragmentów terenu, ale przy patrzeniu na całość i dbaniu o spójność wewnętrzną i zewnętrzną (sąsiedztwo).

Faza uzgodnień – zagadnienia co do których stanowisko grupy było spójne:

- Miasto słucha – miasto rozmawia konstruktywnie, otwarcie i uczciwie z mieszkańcami, właścicielami nieruchomości i przedsiębiorcami oraz umożliwia także prowadzenie dialogu w grupach interesariuszy (pomiędzy mieszkańcami, przedsiębiorcami itd.);
- Planowanie z poszanowaniem istniejących funkcji terenu i praw nabytych. Wzięcie pod uwagę istniejącego stanu i układu obiektów i nie rysowanie kresek na mapie terenu, jakby był on czystą kartą;
- Wykup terenów przeznaczonych pod funkcje publiczne (zieleni, drogi) po godnych, rynkowych cenach;
- Zapewnienie dostępności pieszej i rowerowej terenu (budowa chodników, oświetlenia, ścieżek rowerowych);
- Działania pomagające uregulować stosunki wodne na obszarze – rozwój kanalizacji burzowej, melioracja i retencja;

- Poprawa dostępności komunikacji publicznej (wydłużenie linii tramwajowej, „udrożnienie” przystanków kolejowych;
- Modernizacja sieci wodociągowej i oczyszczalni ścieków;
- Rozwój infrastruktury społecznej i usług dla mieszkańców (opiekuńcze, zdrowotne i czasu wolnego).

GRUPA V

Uczestnicy: dwójka przedsiębiorców (w tym (...)) ekspert (aktywny nawet za bardzo), trójka młodych mieszkańców omawianych terenów i trójka mieszkanki Nowej Huty)

Faza krytyki. – identyfikacja **problemów, wyzwań i potrzeb** w obszarze konsultacji

- **Kwestie mobilnościowe, komunikacyjne**
 - o Nie da się przejechać przez ul Półanki .
 - o Rozwiązanie problemu połączenie ul Domagały do T. Śliwiaka.
 - o Problemem jest brak wiaduktu nad torami kolejowymi.

- **Kwestie środowiskowe:**
 - o Czy są zbadane skutki wpływu kolei magnetycznych na zdrowie człowieka (pytanie do eksperta w związku z jego wypowiedzią w części panelowej).
 - o Czy zachowamy tereny cenne przyrodniczo na terenie i w ogóle tereny zielone, na skwery, parki zieleni urządzona o tym się mało mówi a to jest ważne dla tego terenu niezależnie jaką będzie pełnił funkcje.
 - o Rozwiązaniem kwestii odoryzacji nie jest tylko jej przeniesieniem w inne miejsce (czego obawiają się mieszkańcy N-H).
 - o Oczyszczalnia ścieków wymaga hermetyzacji i w ciągu trzech lat wyda się na to 20 ml i to jest działanie priorytetowe. Kto wyłoży tyle pieniędzy ?
 - o Konieczne jest odwodnienie tego terenu, rozwiązania kwestii terenów zalewowych (Telefonika - podnoszenie terenów ?)

- **Kwestie społeczne**

Brak zgłoszeń w tym temacie

- **Przemysł, mieszkaniówka Inne kwestie przedsiębiorczość, mieszkalnictwo**
 - o Kwestia kosztów przenosin, przedsiębiorstw kłopotliwych środowiskowo dla mieszkańców.
 - o Bez pozostawienia firm na tym terenie nie będzie życia.
 - o Nie powinno się wrzucać wszystkich firm do jednego worka (jeżeli chodzi o szkodliwość dla mieszkańców).

- Niepokój przedsiębiorców, którzy nie chcą się przenieść. Nie ma jasności w kwestii kosztów i nie ma rzetelnej wyceny kosztów tej operacji, Czy Miasto stać na to?
- Przedsiębiorcy się łączą, powstał klastr, jest reprezentacja środowiska a nie ma rozmów (z miastem) mimo oczekiwań przedsiębiorców.
- Problemy z przenosinami uciążliwych zakładów do Nowej Huty - polemika i spór.
- N_H to w perspektywie strefa przemysłowa ale wysokich technologii.
- Ale przy Igołomskiej od strony kombinatu jest przygotowywany teren pod (...) i nie będzie tam smrodu. Podobno także (...) budować będzie w NH duży punkt przeładunkowy i w związku z tym tworzy się drugi pas na lotnisku w Pobiedniku. Tak że jest miejsce na różne formy działalności przemysłowej byle by nie były szkodliwe dla mieszkańców.
- Trzeba rozmawiać z ludźmi z NH o przenosinach trudnych odpadów.
- Nie wierzymy, że na tym terenie powstanie (rozwinie się budownictwo (mieszkania) czynszowe.
- Dlaczego w planach przestrzennych mówi się o mieszkaniach na terenie typowo przemysłowym.

Faza Utopi - wizje, propozycje, rozwiązania pożądaný stan docelowy

- Władze Krakowa wsłuchują się w głos mieszkańców, wtedy zasłużą na ich zaufanie
- Docenia się mieszkańców peryferii Krakowa. peryferie są postrzegane jako ważne i potrzebne dla Krakowa;
- Biznes jest wspierany w modernizacji i polepszeniu jakości funkcjonowania. Jest porozumienie przedsiębiorców i miasta w pozyskiwaniu funduszy zewnętrznych na modernizację;
- Powiększenie obszaru Krakowa aby tam znaleźć miejsce na zakłady uciążliwe dla środowiska;
- Doinwestowania komunikacja publiczna i infrastruktura (drogi, chodniki, ścieżki dla rowerów);
- Nowa droga dojazdowa do Izby celnej (eliminacja korków komunikacyjnych i pozbycie się TIR'ów z miast);
- Wykorzystana obecna infrastruktura w komunikacji;
- Wykorzystana jest kolej w celach komunikacyjnych i poprawiona dostępność do przystanków;
- Powstaje kładka dla pieszych nad torami w Bieżanowie;
- Zmodernizowana infrastruktura społeczne i poprawiona jakość życia mieszkańców;
- Zabudowa mieszkaniowa bez wysokich budynków (max 10 pięter, 30 m);
- Rozwiązane są kwestie środowiskowe, zlikwidowane wysypiska śmieci nad Drwinią (po (...)?);
- Zachowane cenne przyrodniczo tereny oraz zieleń pod skwery, parki, zadrzewienie.

Fazy uzgodnień – poszukiwanie możliwych kompromisów, wypracowanie pomysłów możliwych do zrealizowania.

- Funkcjonalne rozwiązania komunikacyjne i dobra komunikacja publiczna są wspólne dla wszystkich stron;
- Stałe rozmowy (kontynuacja), wymiana rzetelnych informacji między Miastem przedsiębiorcami i mieszkańcami jest postulatem wszystkich stron;
- Potrzebne są efektywne rozwiązania klimatyczne i środowiskowe;
- Zgoda na wielofunkcyjność, łączenie funkcji przemysłowych i mieszkaniowych, byle by zaplanowane i z rozmysłem a nie chaotycznie;
- Budowanie wzajemnego zaufania między wszystkimi grupami sporu;
- Nowa Huta nie chce przyjmować do siebie „trudnych” zakładów przemysłowych.

FORMULARZ REFLEKSJI ODROCZONEJ

REFLEKSJA I

Podczas planowania proszę o uwzględnienie faktu, że w każdych konsultacjach największą grupą forsującą swoje pomysły jest grupa przedstawicieli przedsiębiorców. Jest to bardzo mocno zorganizowana społeczność, która próbuje zadbać jedynie o swoje interesy, za nic mając uwagi mieszkańców. Świadczą o tym pomysły mające na celu zakonserwowanie obecnego stanu rzeczy, czyli przemysłowego charakteru miejsca, łącznie z pozostawieniem firm najbardziej ingerujących w otoczenie. Dzielnica powinna na pierwszym miejscu służyć mieszkańcom i przekształcać się w kierunku, do którego dążą wszystkie współczesne metropolie (np. Wiedeń). Podczas konsultacji miasto powinno znaleźć sposób w jaki mogłoby dotrzeć do mieszkańców i wsłuchać się w ich głos.

REFLEKSJA II

Bardzo dobre spotkanie. Jedyne co bym zmienił to ekspertów - Pan Franek jest jednoznacznie kojarzony z magistratem, co odbiera mu kartę niezależności. Ciężko też nazwać ekspertem pana ekologę - nazwał kilka lokalnych problemów (zjazdu z S7, dojazd do urzędu celnego), a poza tym wypowiadał się dość niedokładnie "wydaje mi się", "państwo sobie sprawdzą w Google", "bywa tak a może inaczej", "nie pamiętam ale" itd., ponadto dość zadziwiający był pomysł budowy kolei magnetycznej w Krakowie jako rozwiązania problemów.

REFLEKSJA III

Mieszkam na zlocieniu i od 15 lat pracuje w jednej z firm zlokalizowanych na Półnanki. Jako mieszkanka Krakowa absolutnie nie zgadzam się by zmiany, których beneficjentem ma być chyląca się ku upadkowi Telefonika (sprzedaż gruntów pod wieżowce) odbywały się kosztem pozostałych przedsiębiorstw. Od lat celem powyższej spółki nie jest prowadzenie biznesu lecz przekształcenie terenu i jego sprzedaż. Tak było przy poszukiwaniu lokalizacji dla szkoły kiedy to wprost szantażowano miasto i mieszkańców - sprzedamy działkę pod placówkę edukacyjną tylko zmieńcie przeznaczenie kolejnych kilkudziesięciu hektarów. Nie znajduję wytłumaczenia dlaczego Kraków próbuje wepchnąć w tą przestrzeń więcej mieszkaniówki, poza nieartykułowanymi publicznie zobowiązaniami wobec takich podmiotów jak ten producent kabli i deweloperzy którzy mieli z nim popodpisywane umowy sprzedaży gruntów. Wg słów przedstawiciela Telefoniki na spotkaniu, że wycena gruntów PU to ok 300 milionów a MU to już ponad 1,5 miliarda. Dla spółki przeżywającej realne problemy, która wygasza produkcję w Krakowie to kwota mająca kolosalne znaczenie. W mojej opinii część między Mierzei Wiślanej a oczyszczalnią powinna być przekształcana w kierunku usług budowanie przy oczyszczalni bloków to absolutne nieporozumienie. Obszary między oczyszczalnią a Drwiną powinny być wykupione przez miasto i przeznaczone do budowy parku i strefy rekreacyjno-sportowej. Obszary wzdłuż CHristo Botewa i Śliwiaka winny mieć mieszany charakter usług Biurowych i magazynowo-logistycznych. Obszar od Drwiny do Półnanki i wzdłuż Nad Drwiną pozostawiony winien być przemysłowi z naciskiem na zmiany dla przemysłów uciążliwych (albo zmniejszanie uciążliwości albo przeprowadzka) Domagały od lat czeka na dokończenie i tamtędy winno się puścić szybki tramwaj. Działka telefoniki winna być wykupiona przez miasto i na tym miejscu powinno być inwestycje w usługi miejskie i społeczne. Natomiast część za S7 powinna zostać przekształcona w kolejny park i obszar rekreacji. Zamiast niszczyć miejsca pracy tysięcy osób (miasto tak w przypadku liczby mieszkańców jak i w przypadku przedsiębiorców posługuje się niewiarygodnymi danymi - moja firma zaliczona jest do firm małych bo zliczono tylko pracowników zatrudnionych w niej nie zaś pracowników z agencji pracy których jest ponad 600, i tak jest w przypadku co drugiego podmiotu magazynowo-logistycznego) należy ten teren uczynić przyjaznym dla mieszkańców i pracowników. I marzę o tym by od przystanku Danałówka nie musieć chodzić do miejsca pracy nieoświetlonym gruntowym poboczem z olbrzymimi kałużami po każdym deszczu!

REFLEKSJA IV

Uznając za słuszne wypracowane uzgodnienia o konieczności mieszania się funkcji na przedmiotowym terenie uzgodnień, należy zwrócić szczególną uwagę na przeznaczenie terenów pod zagospodarowanie zielenią urządzoną jako Rodzinne Ogrody Działkowe, które winny stanowić zieloną przestrzeń pomiędzy zabudową usługowo - przemysłową i komunikacyjną, a zabudową mieszkaniową wielorodzinną. Rodzinne ogrody działkowe stanowią aktualnie zielone enklawy dla mieszkańców miast. Pełnią funkcję społeczną, otwierają się na społeczność lokalną, gdzie mieszkańcy mogą korzystać z aktywnego wypoczynku i rekreacji. Promują zdrowy styl życia, dzięki własnym uprawom świeżych owoców i warzyw. Są miejscem spotkań mieszkańców, którzy mogą wypoczywać wśród zielonych drzew i kwitnących kwiatów. Rodzinne ogrody działkowe stanowią bardzo ważny element zrównoważonego rozwoju oraz stanowią niezwykle cenny wkład w ochronę środowiska jako naturalne bariery przed hałasem i wiatrem, zmniejszając zanieczyszczenie powietrza, wpływając na jego temperaturę przez absorbowanie znacznych ilości ciepła oraz znacząco regulując gospodarkę wodną. Nie bez znaczenia jest fakt, że ogrody działkowe wkomponowując się i uzupełniając miejski krajobraz są bezpiecznym schronieniem dla wielu gatunków zwierząt, w tym pożytecznych ptaków i owadów zapylających. Należy podkreślić iż realizacja zaspokajania wskazanych w trakcie konsultacji potrzeb socjalnych, społecznych, rekreacyjnych i infrastrukturalnych jest możliwa przez przewidziane do utworzenia nowe Rodzinne Ogrody Działkowe, które w swej egzystencji nie generują kosztów obciążających budżet miasta. Ponadto mając na uwadze przyjęte stanowisko Rady Miasta Krakowa podjęte w uchwale nr CI/2766/22 z dnia 7 grudnia 2022 r. przyjęte uzgodnienia winny jednoznacznie stanowić o konieczności ochrony już istniejących Rodzinnych Ogródów Działkowych znajdujących się na i w bezpośredniej okolicy konsultowanych terenów.

REFLEKSJA V

Na tych terenach trzeba zrobić odpowiednią infrastrukturę : Ścieżki rowerowe od ulicy Bieżanowskiej , nowe chodniki . Wykorzystać istniejącą kolej , doprowadzić do niech małe mini autobusy , aby koleją dojeżdżać na dłuższe odległości w Krakowie. Przeniesienie przemysłu do huty nic nie da , problemu nie rozwiąże , głos w tym temacie zabrali mieszkańcy Nowej Huty, którzy mocno sceptycznie odnieśli się do propozycji podrzucania im przez miasto problemów z jakimi nie radzi sobie na naszym terenie (kwestie odorowe). Chcemy zmian, ale na pewno nie czymś kosztem. Tereny dzielnic XII i XIII powinny być miejscem pracy, mieszkania i spędzania wolnego czasu, tylko z wykorzystaniem technologii.

REFLEKSJA VI

1. Nie powinno się wprowadzać tramwaju na estakadzie w osiedle domów jednorodzinnych.
2. Komunikacja powinna się odbywać od autostrady i drogi już szerokiej i zbiorczej jaką jest Christo Botewa i Tadeusza Śliwaka. Tam też można przedłużyć już jadący nią dzisiaj tramwaj.
3. W miastach ludzie jeżdżą promieniście od centrum, a nie trzeba robić dodatkowej obwodnicy przez Stary Bieżanów skoro jest już autostrada S7
4. Nie mieszać funkcji przemysłowych z mieszkaniową przykład (...).
5. Nie wycinać ciągle zieleni pod nowe drogi. Rozwijać istniejące. Wycięcie zieleni z wału obok nas stwarza miejsca nagrzewania miasta. Betonowanie i asfaltowanie zieleni jest sprzeczne z zasadami zrównoważonego rozwoju i tworzeniem przyjaznego miasta. Nie trzeba w ten sposób degradować przestrzeni publicznej.
6. Rozwój nowych terenów pod mieszkalnictwo powinien być na terenach przemysłowych w mieście i zdegradowanych. aby je rekultywować.
7. Istnieje ryzyko konieczności zwrotu środków unijnych w przypadku prowadzenia nowych robót, które niszczyłyby te ostatnio zrealizowane z funduszy unijnych. Realizacja nowej linii tramwajowej w rejonie ulicy Stacyjnej i Połanki niesie ryzyko powstania robot straconych, a więc poniesienia straty w majątku PKP. Chodzi tutaj o przejazd kolejowo-drogowy w km 8,939 linii kolejowej nr 91 realizowane w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy -Rudzice wraz z dobudową linii aglomeracyjnej”. Powyższy projekt dofinansowany został ze środków europejskich w ramach instrumentu „Łącząc Europę”. Mieszkańcy prowadzą już w tej sprawie korespondencję z Ministerstwem Infrastruktury.
8. Kwestie powodziowe: Mieszkańcy od przeszło 20 lat piszą do Miasta i decydentów o ryzykach jakie

niesie za sobą ignorowanie natury i uwag mieszkańców do projektów Planów. Uwagi są w całości odrzucane w trakcie uchwalania planów. Otwartą pozostaje kwestia ewentualnej odpowiedzialności osób sporządzających plany za szkody wyrządzone przez kolejne powodzie w mieniu prywatnym i gminnym i wyjaśnienia przyczyn coraz większych powodzi. Temat powinien być rozwiązywany kompleksowo w całej zlewni Serafy, a nie w jej fragmentach.

9. Nieprzyjemne zapachy coraz bardziej uciążliwe dla mieszkańców powinny zostać zlikwidowane w sposób nie pogarszający sytuacji w innych dzielnicach mieszkalnych.

WARSZTATY PARTYCYPACYJNE

I WARSZTAT – 23.10.2023

MIESZKALNICTWO I NAJBLIŻSZE OTOCZENIE

Zgłoszone problemy i obawy:

1. Jakość zabudowy:

- Na obszarze widać efekty tzw. „dzikiej deweloperki” (ul. Domagały) – deweloperzy „wyciskają” z danego terenu maksymalną powierzchnię użytkową w związku z tym przy takich inwestycjach nie ma zapewnionych odpowiedniej ilości miejsc parkingowych, terenów zielonych. Należy walczyć z takimi praktykami i nie zezwalać na takie budowy;
- Złe przykłady zabudowy mieszkaniowej zbyt ciasnej (zwartej), zbyt intensywnej – os. Podgaje ul. Domagały, ul. Czeczów, os. Bagry;
- Chaotyczna zabudowa, nowe budynki powstają bez całościowego zaplanowania – mieszkańcy nie chcą aby ten obszar został w taki sposób zabudowany jak os. Ruczaj („gdzie kto mógł tam stawiał co mu się podobało”);
- Przyszła zabudowa powinna być nie za ciasna, a skala inwestycji mieszkaniowych dostosowana do człowieka. Kluczowe jest zachowanie odpowiedniej przestrzeni, odległości pomiędzy budynkami, aby zapewnić przestrzeń do przewietrzania – szersze odstępy pomiędzy budynkami. Dobrym przykładem zaprojektowania terenów mieszkaniowych jest zdaniem mieszkańców Stara Huta (odpowiednie odległości, dobrze rozwinięty układ komunikacyjny, tereny zielone, właściwe rozmieszczenie usług) oraz Stary Złocien (dużo przestrzeni, sporo zieleni);
- Zabudowa nie wysoka, utrzymanie obecnej wysokości zabudowy tj. 4-5 kondygnacji plus parter, współczynniki miejsc parkingowych na poziomie 1,2 - 1,5, podwórka sąsiedzkie, kwartały zabudowy (zewnętrzny usługi, wewnętrzny podwórka);
- Nie ma zgody na „wyciskanie” powierzchni z terenu – powierzchnie użytkowe lokali mieszkalnych powinny być dostosowane do dobrych standardów mieszkaniowych;
- Zdecydowanie bardziej pożądana jest zabudowa szeregowa niż wysokie bloki mieszkalne;
- Nowa zabudowa powinna nawiązywać do obecnej (również pod kątem wysokości), powinna być z nią spójna – zadbanie o ład przestrzenny, powiązanie architektoniczne, estetyczne między budynkami, osiedlami a nie tak jak jest na przykład na os. Ruczaj – „każdy blok w innym stylu”;
- Dopuszczyć zróżnicowaną zabudowę nie tylko budynki wielolokalowe (bloki), ale także zabudowa szeregowa, przy czym dalszy rozwój terenów mieszkaniowych wymaga dostosowania infrastruktury wokół budynków czyli drogowa z oświetleniem i chodnikami, komunikacyjna, spacerowa, przestrzenie zielone, strefy rekreacyjne;
- Dalszy rozwój inwestycji mieszkaniowych powinien być przede wszystkim dopuszczony tam gdzie już jest tego typu zabudowa, aby nie doprowadzać do powstawania bloków „w polach”, daleko od istniejącej infrastruktury drogowej, komunikacyjnej itp., bo to generuje kolejne problemy i konflikty na styku mieszkańcy – inwestorzy - miasto.

- Powszechne stosowanie rozwiązań ekologicznych w budynkach mieszkalnych oraz zmniejszających ich energochłonność np. stosowanie paneli fotowoltaicznych, rozwiązań ekologicznych, OZE, jak najmniej betonu tylko powierzchni przepuszczalne, naturalna retencja itp.

2. Otoczenie:

- Na istniejących osiedlach (głównie Złocień) jest mało miejsc gdzie można wyjść z dzieckiem. Obecnie trzeba wsiąść w samochód i wyjechać poza osiedle, aby skorzystać z jakiegoś placu zabaw czy terenu spacerowego. Zdecydowanie za mało jest miejsc dla rodzin z małymi dziećmi typu place zabaw nie tylko dla tych najmniejszych dzieci ale też starszych;
- Za mało terenów zielonych, zieleni urządzonej wokół budynków mieszkaniowych. Duży potencjał pod te funkcje (np. park) mieszkańcy widzą w terenach Telefoniki oraz wzdłuż Drwinki Długiej, gdzie mogłyby powstać tereny spacerowe, rowerowe, ale najpierw ten ciek wodny powinien zostać gruntownie oczyszczony;
- W otoczeniu osiedli powinny być zabezpieczone tereny zielone jak i pomiędzy budynkami, wewnątrz osiedli;
- Nie ma zgody na przekształcanie obecnych terenów przemysłowych na funkcje mieszkalne;
- „Nie chcemy być sypialnią dla Krakowa” – nie same bloki bez niezbędnej infrastruktury, rozwiniętej strefy usług i zaplecza społecznego, terenów zielonych;
- Złym pomysłem jest lokalizacja wśród osiedla zakładu (...) (dotyczy osiedla przy ul. Mierzei Wiślanej) i mieszanie w przestrzeni terenów mieszkaniowych wielolokalowych z jednorodzinnych oraz terenami zainwestowanymi gospodarczo (produkcja, przemysł, przetwórstwo).
- Problem z dostępnością terenów pomiędzy osiedlami i przemieszczaniem się ze względu na groźbę osiedli, co powoduje, że do punktu usług znajdującego się w sąsiednim bloku trzeba iść na około bo jest to inne osiedle i posiada ogrodzenie (podawany przykład takiej uciążliwości - ogrodzenie postawione przez (...) między ul. Śnieżki a ul. Czeczów);
- Nowe osiedla powinny się rozwijać „od wewnątrz” bliżej już rozwiniętych usług, infrastruktury – łatwiej jest wtedy o dalszy sensowny rozwój;
- Obecnie w budynkach mieszkalnych wielopoziomowych nie ma zapewnionej przestrzeni na rozwój usług. Powinno się zadbać o zapewnienie lokali usługowych w parterach budynków ale także w przestrzeni osiedla - tereny z przeznaczeniem na działalności usługowe (np. na takie jak ATUT, większa powierzchnia z miejscami parkingowymi);
- Na os. Złocień brakuje przestrzeni, które byłoby miejscem centralnym osiedla, tej części dzielnicy, pozwalający na gromadzenie się mieszkańców, integrację, spędzanie czasu, budowanie poczucia wspólnotowości osiedlowej (centrum kultury, boiska, plac zabaw, przestrzeń do inicjatyw (aktywności) plenerowych („Błonia”));
- Utworzenie centrum administracyjno-kulturalnego dla tego obszaru – przestrzeń centro twórcza, tożsamościowa.

3. Parkowanie

- Na osiedlu Złocień znajduje się za mało miejsc parkingowych. Oczekiwaniem jest aby albo utworzyć zbiorcze miejsc parkingowe typu P&R albo zbudować wielopoziomowy nadziemny parking dla mieszkańców osiedla (proponowane lokalizacje koło pętli lub tereny przy S7 (...));
- Zbyt niskie wskaźniki odnoszące się do zapewnienia miejsc parkingowych przypadających na lokal mieszkalny (w projekcie MPZP Nowe Miasto zaplanowano wskaźnik 0,5 jak w centrum Krakowa – to absurd);

- Pożądane jest aby przy nowych inwestycjach zadbać o więcej miejsc parkingowych ogólnodostępnych (problem z miejscami parkingowymi dla osób odwiedzających) oraz o większy udział terenów zielonych;
- Należy zmienić podejście do wymogów nakładanych na deweloperów w zakresie zapewnienia miejsc parkingowych – obecne wskaźniki są zbyt niskie. Należałoby zobowiązać dewelopera do zapewnienia w cenie lokalu co najmniej jednego miejsca parkingowego. Tam gdzie znajdują się parkingi podziemne należy także zadbać o miejsca postojowe. W przypadku osiedli Złocień i część os. Śnieżka nie dysponują parkingiem podziemnym więc problem deficytu miejsc parkingowych jest bardzo duży. Samochody parkują wszędzie.

4. Wpływ nowych inwestycji i projektowanie

- Powstanie nowych bloków spowoduje kolejne problemy związane z odwodnieniem terenu i dodatkowo spotęguje problemy już istniejące w tym zakresie wraz z większym niekorzystnym oddziaływaniem na osiedla/tereny sąsiednie zwłaszcza Stary Bieżanów, Prokocim. Już widać, że nowa inwestycja przy ul. Półłanki jeszcze bardziej zakorkuje skrzyżowanie z Klasztorną;
- Wraz z powstaniem nowych mieszkań należy liczyć się ze zwiększeniem problemów związanych z odorem na tym terenie – zdaniem mieszkańców obecna oczyszczalnia nie jest w stanie przyjąć kolejnej (w planach sporej) ilości dodatkowych ścieków;
- Kluczowe dla dalszego rozwoju tego obszaru jest rozwiązanie problemów z wodą – podtopieniami, zagospodarowaniem wód opadowych, zabezpieczenie przed powodzią;
- Postulat dotyczący etapowania prac związanych z projektowaniem tego terenu – podzielić obszar na mniejsze części, mniejsze MPZP;
- Kontrolowana liczba nowych mieszkańców – nie zabudowywać wszystkich terenów, określić limit możliwy do przyjęcia na ten obszar. Proponowany limit – 10 tys. nowych mieszkańców;
- Dużo osób zdecydowało się na zamieszkanie tutaj ze względu na bliskość miejsca pracy, stąd należy zadbać o to aby jednak w pobliżu obszarów mieszkaniowych także znajdowały się zakłady dające miejsc pracy;
- Bliskie sąsiedztwo miejsc pracy oraz sfery usług przy poprawie skomunikowania tego obszaru docelowo może zapewnić pełne funkcjonowanie tego obszaru w zgodzie i ideą 15 minutowego miasta.

Zgłoszone propozycje i rozwiązania:

- Proekologiczne budynki wykorzystujące rozwiązania w zakresie odnawialnych źródeł energii – panele fotowoltaiczne, przepuszczalne, zielone miejsca parkingowe (geokrata), zielone dachy i/lub elewacje (roślinność intensywna a nie tak jak teraz ekstensywna);
- Wymuszanie na deweloperach obowiązku zapewnienia miejsc parkingowych na poziomie 1,2 do 1,5 na lokal oraz zapewnienia puli np. 10% udziału miejsc parkingowych ogólnodostępnych;
- Dopuszczenie w MPZP wielokondygnacyjnego naziemnego parkingu dla mieszkańców tego obszaru (głównie os. Złocień);
- Zachowanie podejścia do rozwoju osiedli od wewnątrz czyli tam gdzie już jest rozwinięta infrastruktura, zagospodarowany teren, koncentracja usług a nie w tzw. „szczerym polu”;
- Wprowadzenie zasady użytkowego parteru w budynkach mieszkalnych, tak aby były dostępne przestrzenie na powstawanie usług dla mieszkańców;
- Stosowanie umowy deweloperskiej zobowiązującej inwestora do zapewnienia powierzchni na usługi społeczne oraz zapewnienie jakiegoś procenta mieszkań na lokale komunalne;
- Pożądane parametry zabudowy mieszkaniowej:
 - wskaźnik intensywności 1,0;

- liczba kondygnacji 4, maksymalnie 5;
- powierzchnia zabudowy – 25%;
- powierzchnia biologicznie czynna (prawdziwie czynna) – min. 50%;
- Dostosowanie morfologii nowych inwestycji mieszkaniowych do istniejącej zabudowy;
- Zapewnienie ogródków lokatorskich dla lokali na parterze;
- Wprowadzenie dużo zieleni ogólnodostępnej w otoczeniu budynków, w osiedlach, pomiędzy budynkami;
- Dopuszczenie różnej zabudowy zarówno jednorodzinnej jak i wielorodzinnej;
- Wprowadzenie w przestrzeń osiedli parków kieszonkowych zapewniających drzewo, ławkę i cień;
- Nie mieszać zabudowy mieszkaniowej z zabudową magazynową, logistyka (duże hale), ponieważ to generuje duży ruch i obciążenie drogowe, a także zabiera duże tereny które mogłyby zostać przeznaczone na tereny zielone czy infrastrukturę społeczną;
- Wykorzystanie potencjału mieszkaniowo-przemysłowego przez logiczne połączenie i skomunikowanie tego obszaru;
- Osiedla dostępne dla osób ze szczególnymi potrzebami szczególnie w zakresie przemieszczania się osób niewidomych i niedowidzących;
- Więcej aptek na os. Złocień szczególnie sieciowych;
- Nowa mapa osiedla Złocień.

Dyskusja na forum:

- (...) w kontekście projektu MPZP Nowe Miasto zakład został wygaszony a tereny uzyskały przeznaczenie na zabudowę mieszkaniową. Problemem jest obecny stan zawieszenia czy decyzje przyjęte w odrzuconym planie zostaną utrzymane czy też nie. Jeśli nie to – według deklaracji właściciela – zakład wznawia produkcję kabli;
- Wniosek generalny – na analizowanym obszarze brakuje podstawowej infrastruktury technicznej, komunalnej, społecznej, ale rozwoju tu wielkiego nowego miasta. Zdecydowany głos za kameralną, niską mieszkaniówką pozwalającą na osiedlenie się tutaj ok. 10 tysięcy nowych mieszkańców.

MOBILNOŚĆ

Problemy, potrzeby, obawy

Transport zbiorowy

- Brakuje tramwaju do os. Złocień wzdłuż ul. Domagały – potrzeba zabezpieczenie rezerwy terenowej po budowę tramwaju;
- Brak połączenia ze przystankami kolejowymi Kraków Bieżanów i Kraków Prokocim od strony północnej (ważne, bo obsługują połączenia pomiędzy Wieliczką a Lotniskiem Balice) oraz kiepskie połączenie/dojście do przystanku Kraków Złocień i Kokotów;
- Brak P&R i B&R przy przystankach kolejowych;
- Brakuje atrakcyjnej i wspólnej oferty KM i ZTP – powiązania komunikacji miejskiej i regionalnej – miejskie autobusy nie dojeżdżają do przystanków kolejowych – utrudnione przesiadki na kolej;
- Brak bezpośredniego połączenia autobusowego z centrum miasta np. Złocień – Rondo Mogilskie/ Złocień – Rondo Matecznego;
- Niebezpieczne dojście piesze do przystanku kolejowego Kraków Złocień;

- Nieatrakcyjna komunikacja zbiorowa – konieczność wielu przesiadek, żeby dojechać do celu, niska częstotliwość połączeń, wieczne spóźnienia – autobusy utykające w korkach;
- Wielu pracowników zmuszona jest do korzystania z transportu prywatnego: komunikacja publiczna nie obsługuje terenów wielu firm a dojście do zakładów od zlokalizowanych w oddaleniu przystanków jest niebezpieczne: brak chodników, przejść dla pieszych, ścieżek rowerowych i oświetlenia;
- Przystanki są zlokalizowane nieefektywnie – w oddaleniu od osiedli i zakładów pracy;
- Brakuje zejścia z peronów Kraków Złocień w stronę Kokotowa;
- Niedobór ogólnodostępnych parkingów przy osiedlach mieszkaniowych;
- Brakuje połączenia z pętlą tramwajową Bieżanów – potrzeba bezkolizyjnego przejścia dla pieszych, rowerzystów i tramwajów;
- Jednokierunkowa ul. Złocieniowa;
- Brakuje dobrego rusztu komunikacyjnego – pewności w dojazdach tramwajem.

Infrastruktura drogowa

- Potrzeba przedłużenie ul. Domagały do ul. Śliwiaka – poczucie przedsiębiorców, że „miasto wymusza” na nich realizację inwestycji publicznych nie związanych z ich działkami;
- Korkująca się w stronę Bieżanowa i centrum ul. Półłanki – brak bezkolizyjnego przejazdu przez tory;
- Brak powiązań komunikacyjnych Północ – Południe;
- Brak kanalizacji opadowej lub niedrożne studzienki kanalizacyjne (nieodpowiednie utrzymanie – „tony śmieci” zalegające na studzienkach i blokujące odpływ wody deszczowej);
- Ul. Domagały między ul. Agatową a Nad Drwiną – brak egzekwowania zasad ruchu drogowego (problematiczne parkowanie, prędkość – droga wewnętrzna przejęta przez miasto);
- Obawa mieszkańców Starego Bieżanowa i Prokocimia, że staną się terenami tranzytowymi dla „Nowego Miasta”;
- Potrzeba nowej ul. Półłanki połączonej z Trasą Bagrową;
- Ograniczona przepustowość ul. Półłanki i Nad Drwiną – potrzeba nowej organizacji ruchu np. dodatkowy wjazd na Plac Rybitwy od strony ul. Christo Botewa, wprowadzenie sygnalizacji świetlnej;
- Potrzeba powiązania ul. Złocieniowej z terenami zielonymi w Kokotowie;
- Niedobór ogólnodostępnych parkingów przy osiedlach mieszkaniowych;
- Brakuje połączenia komunikacyjnego pomiędzy ul. Nad Drwiną a kopalnią kruszywa – wykorzystanie wiaduktu budowanego na SDM do wyprowadzenia części ruchu osobowego ruchu;
- Brak bezkolizyjnych przejazdów kolejowych na odcinku od S7 do Powstańców Wielkopolskich;
- Brak alternatywnych wyjazdów z osiedla Złocień;
- Niefunkcjonalny/ niedrożny węzeł Przewóz;
- Brak bezpośredniego połączenia Osiedla Złocień z S7.

Infrastruktura piesza i rowerowa

- Brak ścieżek rowerowych i chodników oraz oświetlenia przy ul. Półłanki, Nad Drwiną;
- Kładka nad torami w pobliżu przystanku Kraków Bieżanów wymaga remontu i połączenia pieszo-rowerowego z ul. Półłanki;
- Brak spójnej i wzajemnie powiązanej infrastruktury rowerowej;
- Potrzeba ścieżek rowerowych odseparowanych od głównego ruchu samochodowego, potencjalnie tereny kolejowe – obecnie droga nieutwardzona – niewygodna dla rowerzystów;

- Skrzyżowanie ul. Agatowej z ul. Półłanki – brak chodników, bezpiecznych przejść dla pieszych, oświetlenia, utrudnione włączenie się do ruchu z ul. Agatowej;
- Potrzeba wytyczenia nowej ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Danalówka.

Pomysły, rozwiązania

Transport zbiorowy

- Utworzenie połączenia tramwajowego z Nowym Bieżanowem i parkami biurowymi przy Wielickiej, Wadowickiej i Czerwonych Makach;
- Budowa tramwaju do Małego Płaszowa z Osiedla Złocien;
- Skuteczniejsze egzekwowanie od przewoźników realizacji rozkładowych połączeń autobusowych /tramwajowych;
- Poprawa dostępności pieszej, rowerowej i komunikacji zbiorowej do przystanków kolejowych;
- Utworzenie na wzór Warszawy SKM – miejskie połączenia kolejowe na trasie Kraków Złocien – Kraków Główny;
- Budowa bocznicy kolejowej do osiedla Złocien;
- Utworzenie doświetlonych przejść dla pieszych przy przystankach autobusowych na ul. Półłanki;
- Utworzenie nowych połączeń autobusowych do centrum z minimalną częstotliwością $f=15$, kierunki: Rondo Matecznego przez Bonarkę i Rondo Grzegórzeckie/Mogilskie, autobus przyspieszony na trasie ze Złocienia przez Bieżanów do Czerwonych Maków. Częstsza komunikacja nocna.

Infrastruktura drogowa

- Budowa bezkolizyjnych połączeń przez tory kolejowe (połączenia piesze, rowerowe, samochodowe);
- Poprawa wewnętrznego skomunikowania obszaru – powiązanie zakładów pracy z zabudową mieszkaniową;
- Umożliwienie zejścia z peronów przystanku kolejowego Kraków Złocien w kierunku Kokotowa;
- Więcej powiązań z S7;
- Budowa alternatywnej trasy samochodowej do centrum;
- Budowa nowej drogi od cmentarza Bieżanów do Bagrowej/Kosiarzy (3 obwodnica)
- Ociążenie ul. Półłanki poprzez budowę bezpośrednich zjazdów do Placu Rybitwy z ul. Półłanki
- Nowe połączenie drogowe od przystanku kolejowego Kraków Złocien pod S7 do Kokotowa – przedłużenie ul. Feliksa Jasińskiego i powiązanie z istniejącym układem drogowym w Gminie Wieliczka;
- Przedłużenie ulicy Domagały do Śliwiaka (budowa wraz z infrastrukturą pieszą i rowerową oraz zaaranżowaną zielenią)
- Ograniczenie hałasu z trasy S7- ekrany akustyczne przy Słonecznym Miasteczku;
- Połączenie osiedla Czeczów ze starym Złocieniem;
- Nowe rozwiązania komunikacyjne zaprojektowane i poprowadzone przez stare dzielnice w sposób nieinwazyjny lub o możliwie umiarkowanej uciążliwości (optymalnie tunel prosto do Wielickiej, by nie wprowadzać ruchu tranzytowego w osiedlowe uliczki Bieżanowa i Prokocimia).

- Umożliwienie przekraczania barier architektonicznych (trasa S7, tory kolejowe) powiązanie funkcjonalne i przestrzenne.

Infrastruktura piesza i rowerowa

- Budowa chodników i ścieżek rowerowych wzdłuż ulic: Półanki, Nad Drwiną i Złocieniowej;
- Integracja miejskiego i kolejowego transportu zbiorowego (wspólne taryfy i odpowiednia infrastruktura);
- Budowa drogi rowerowej wzdłuż torów w stronę centrum miasta;
- Utworzenie przejść dla pieszych przy węźle Przewóz;
- Likwidacja płotów, szlabanów, furtek – SM Śnieżka – umożliwienie pieszego przejścia przez osiedle;
- Budowa chodników w miejscach przedeptów – przede wszystkim dojścia do przystanków kolejowych od strony północnej;

SPOŁECZNOŚĆ – INFRASTRUKTURA I OFERTA SPOŁECZNA

Generalna uwaga: w związku z wzrastającą liczbą mieszkańców terenu, szczególnie Złocienia – należy mieć na uwadze, że obszar zbliża się ludnościowo do wypełnienia drugiej podstawowej jednostki strukturalnej, przy założeniu że jedna taka jednostka to ok. 7 tys. mieszkańców. Powoduje to, że potrzeba rozwoju infrastruktury i oferty społecznej dotyczy praktycznie wszystkich sfer takich jak kultura, edukacja, sport i rekreacja itd. Zdaniem mieszkańców konieczne jest zabezpieczenie przez miasto warunków do obserwowanego rozwoju skali zamieszkiwania w obszarze – zabezpieczenie terenów pod funkcje publiczne takiej jak szkoła, przedszkole, żłobek, park, teren sportowy. Działanie proaktywne a nie reaktywne.

Kultura

- Niedostatek oferty kulturalnej – miejsca w których oferowane są popołudniowe usługi kultury dla dzieci i dorosłych to przede wszystkim budynek Szkoły Podstawowej przy ul. Agatowej (gdzie grafik już jest zdaniem uczestników w pełni wypełniony zajęciami) oraz Dwór Czeczów, z którego korzysta bardzo dużo dzieciaków (jest mocno obłożony), a dojście do niego pozostawia dużo do życzenia pod względem bezpieczeństwa (nie da się tam puścić dzieci pieszo);
- Na konsultowanym terenie brakuje obiektów, w oparciu o które oferta kulturalna i czasu wolnego mogłaby się poszerzać – nie ma świetlicy czy miejskiego domu kultury (lub jego filii);
- Brak ofert dla seniorów typu Klub Seniora.

Edukacja i usługi opiekuńcze

- Na terenie dostępne są tylko dwa publiczne przedszkola, reszta to przedszkola prywatne + dwa żłobki ogółem, co jest niewystarczające i powoduje że na miejsce w żłobku czy przedszkolu czasami czeka się 2 lata i dziecko trzeba zapisać do żłobka zaraz po urodzeniu. Niedostatek miejsc powoduje konieczność korzystania z oferty w innych częściach miasta co generuje ruch i przekłada się na korki. Dodatkowo prywatne placówki powstają w obiektach, które nie powstawały z myślą o tego typu funkcjach więc są to często obiektyw mniejsze, z mniejszą przestrzenią zewnętrzną do zabawy.

- W szkole podstawowej na Złocieniu nie ma zerówki.

Sport i rekreacja

- Brakuje ogólnodostępnych obiektów sportu i rekreacji, boisk (typu orlik), z których można swobodnie korzystać popołudniami i wieczorami. Boiska funkcjonują tylko przy szkole, jest stare boisko do koszykówki, prywatny kort tenisowy na osiedlu Śnieżka, dwie siłownie na powietrzu i nic więcej;
- Brakuje miejsc dla aktywnego spędzania czasu dla dzieci powyżej 12 lat - nie place zabaw, a inne formy;
- Na terenie nie ma terenów zieleni urządzonej, parku. Nie ma gdzie pospacerować czy wyjść z psem – wykorzystywane są w tym celu tereny za S7, ale dojdzie do nich jest tylko w jednym miejscu. W trakcie prac jest park kieszonkowy między osiedlem Zodiak a Domagały, ale to jest bardzo mała skala. Ciekawe pod tym kątem są tereny Telefoniki – zadrzewione, ze stawem, ale niedostępne;
- Drwina, która mogłaby stanowić potencjał pod park linearny, teren rekreacji cuchnie, woda stoi a nie spływa, zrzucając do niej ścieki gniją. To obecnie nie jest teren, który mógłby zachęcać do rekreacji, a szkoda, bo przebiega przez sporą część obszaru;
- Nie ma połączenia z Bagrami pozwalającymi korzystać z tego terenu i dostać się do niego spacerem, rowerem w sposób komfortowy i bezpieczny z os. Złocien;
- Brak wybiegu dla psów – psy są wyprowadzane na tereny zielone za S7;
- Brak siłowni (nie na powietrzu) i terenów zagospodarowanych pod tego typu usługi dla mieszkańców.

Usługi zdrowotne

- Bardzo słabe zróżnicowanie usług zdrowotnych dostępnych w obszarze – brakuje specjalistów – stomatologa (gabinet w przychodni jest niewykorzystywany), ginekologa, rehabilitacji;
- Opieka zdrowotna jest zapewniona w bardzo podstawowym zakresie – lekarz rodzinny i pediatra;
- Brakuje obiektu mogącego pełnić funkcję kompleksowej, świadczącej także usługi specjalistyczne i rehabilitacyjne przychodni zdrowia.

Usługi administracyjne i bezpieczeństwa

- Na terenie obszaru nie ma możliwości załatwienia spraw administracyjnych czy choćby złożenia dokumentów na dziennik podawczy;
- Kwestia bezpieczeństwa – straż pożarna ma utrudniony dojazd na teren – najbliższa jest na Bieżanowie i musi przejeżdżać przez tory, co zawsze jest ryzykowne jeśli chodzi o czas dojazdu.

Rozwiązania:

- Ścieżka pieszo – rowerowa łącząca Złocien z Bagrami (np. w okolicach torów kolejowych).
- Utworzenie parku miejskiego/centralnej przestrzeni publicznej zielonej na terenie:
 - o Wykup terenów (...) przez miasto i utworzenie tam parku miejskiego z plenerowym Muzeum Kabla (stoły z szpul, tablice informacyjne nt. terenu, nawiązania do jego historii). Jest to jedyny teren już zadrzewiony na Złocieniu i posiada 1 właściciela, co ułatwiłoby proces przejęcia go przez miasto.
 - o Zagospodarowanie terenów za S7 – wyposażenie w ławki, ścieżki spacerowe i wybieg dla psów oraz poprawa skomunikowania terenu z dzielnicą.
 - o Poprawa jakości Drwiny i zagospodarowanie jej brzegów jako tereny spacerowe, z dodatkowym zadrzewieniem.
 - o Teren za szkołą.

- Powstanie nowych, dostępnych dla wszystkich obiektów sportowych - hala sportowa, boisko wielofunkcyjne – kompleks sportowo – rekreacyjny;
- Budowa przedszkola i żłobka publicznego na Złocieniu;
- Utworzenie miejsca dla seniorów – np. Dzienny Dom Opieki połączony z przestrzenią pod działalność Klubu Seniora czy Uniwersytetu III Wieku;
- Stworzenie obiektu Domu Kultury lub Centrum Aktywności Lokalnej zapewniającego przestrzeń do realizacji różnych usług czasu wolnego dla mieszkańców, umożliwiającym mieszkańcom korzystanie z dostępnej oferty lub miejsca (na potrzeby grup nieformalnych, hobbyistycznych);
- Utworzenie stacji ratownictwa na obszarze (karetka, straż);
- Posterunek policji lub biuro dzielnicowego na osiedlu;
- Zorganizowanie punktu obsługi mieszkańców uwzględniającego minimum dziennik podawczy/paczkomat podawczy, a być może także punkt sprzedaży biletów MPK;
- Utworzenie mini centrum, złocińskiego rynku, małego targowiska – miejsca centralnego dla dzielnicy (np. teren przy ul. Domagały za gokartami);
- Zabezpieczenie realizacji przez deweloperów infrastruktury społecznej dla powstającej infrastruktury mieszkaniowej (umowa urbanistyczna):
- Zabezpieczenie terenów pod funkcje rozrywki, usług czasu wolnego:
- Promowanie i edukowanie nt. historycznej tożsamości miejsca – np. pomnik Karola i Henryka Czechów, muzeum plenerowe Kabla;
- Utworzenie na terenie obszaru Centrum Edukacji Ekologicznej wspierającego budowanie świadomości i postaw mieszkańców aglomeracji dotyczących ochrony zasobów, gospodarki odpadami, procesu ich przetwarzania itp. we współpracy w działającymi na terenie przedsiębiorstwami.

DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZA

Problemy, obawy

Problemy dużych przedsiębiorców działających na tym terenie

- **Pełnomocnik Firmy Inter Car**
 - o Totalna niepewność co do lokalnego prawodawstwa (lokalizacja ?, nic nie wiemy o planie ogólnym) a stabilność i pewność prawa jest podstawą w działaniach gospodarczych.
 - o Teren za S7 to teren zmarnowany, uzbrojony za duże pieniądze a kompletnie nie wykorzystany (czy to w tej chwili tereny rolnicze ?).
- **Przedstawiciel Telefoniki**
 - o Firma jest zawieszona w próżni w sytuacji planistycznej. Od trzech lat teren zamknięty nic się nie dzieje a firma ponosi koszty utrzymania terenu. Czy plan miejscowy wejdzie w życie ? Czy przeznaczenie na funkcje mieszkaniowe czy przeznaczenie na funkcje produkcyjne ? Oba typy działań możemy podjąć. Tylko jaka jest ostatecznie decyzja? Wracamy do produkcji kabli czy budowy mieszkań.
 - o Brak powagi: proponujemy plan a potem się z niego wycofujemy.
- **Przedstawiciel MARR**
 - o Posiadamy 25 h nad Drwiną /Domagały.

- Największym problemem jest brak pewności decyzyjnej. Na naszym terenie jest blisko 70 firm prowadzących działalność gospodarczą, produkcyjną, od lat z nami chcą współpracować a problemów jest coraz więcej.
 - Zdumiewa prawdziwy brak badań geologicznych, mapy zagrożeń powodziowych są nieaktualne. Brak analizy dotyczącej infrastruktury ściekowej - przepompownia z powrotem do oczyszczalni.
 - Układ drogowy nie wykorzystuje istniejącej infrastruktury drogowej.
 - Brak konsekwencji w planowaniu od ogółu do szczegółu. Plan ogólny nie przewidywalny. Jak w takich warunkach można prowadzić racjonalną działalność gospodarczą?
- **Inni przedsiębiorcy**
- Szereg pytań dotyczyło Planu ogólnego. Co z planem ogólnym? Kiedy należy się go spodziewać? Czy dotychczasowe ustalenia w MPZP będą utrzymane?
 - Dodatkowo padały deklaracje Nie ma kolizji między funkcjami mieszkaniowymi a przemysłem wysokich technologii I w tym kierunku powinniśmy zmierzać
- **Problem: Rozmowy, dialog wymiana informacji**
- Nie ma dialogu między Miastem a właścicielami nieruchomości. Często nieprawdziwe informacje są podawane.
 - Po informacji o konieczności przenosin przedsiębiorców do Nowej Huty nastąpił paraliż działalności gospodarczej. Trzeba prowadzić konsultacje z mieszkańcami i przedsiębiorcami, bo w tej chwili panuje ogólny chaos, co z tym terenem zrobić?
 - Brak komunikacji i wymiany informacji z przedsiębiorcami oraz komunikacji z Radami Dzielnic jest poważnym problemem w tej sytuacji. To powoduje zauważalne skłócenie grup mających różne interesy.
 - Brak rzeczywistych konsultacji.
- **Problem Firmy przedsiębiorstwa, które oceniane są jako szkodliwe dla środowiska i mieszkańców**
- Konieczne jest poszanowanie przedsiębiorców i danie im możliwości rozwoju. Prosimy miasto o konkretne oferty. W tej chwili nie ma konkretnej oferty na przenoszenie firm.
 - Przeniesienie gospodarki odpadami poza granice dzielnicy/ miasta budzi poważne pytania o koszty.
 - Obawa przed utrzymaniem firm, które są „śmierdzące”. A może Drwina tak śmierdzi?
 - Pytanie o koszty przenosin?. Podobno Miasto chce przedsiębiorców wyrzucić bez odszkodowania a potrzebne jest uczciwe rozliczenie z firmami, których się nie chce na tym terenie.
 - Koszt potencjalnych przenosin. Kto ma za to zapłacić? Czy Miasto stać na to?
 - Potrzebne są nowe technologie aby mogła funkcjonować oczyszczalnia śmieci i garbarnia ale miasto przecież odrzuciło wszystkie oferty przetargowe w związku z modernizacją oczyszczalni w 2021 a wtedy miało to kosztować 20 ml.
 - Gięda Rybitwy generuje duży ruch komunikacyjny, do wyprowadzenia w z tego terenu.
 - Potrzeba większej kontroli firm w kontekście rzeczywistej jakości wskaźników środowiskowych (np. hałas) same się zweryfikują?

PROPONOWANE ROZWIĄZANIA PROBLEMÓW

Doraźne rozwiązania

- Pozostawienie obecnego sposobu zagospodarowania terenu. Połączenie funkcji przemysłowych z mieszkaniowymi przy wykorzystaniu odseparowania drogami, ścieżkami komunikacyjnymi, zielenią;
- Buforowanie najbardziej konfliktowych terenów zielenią, usługami publicznymi, ciągami komunikacyjnymi;
- Buforowanie stref jasno, wyraźnie rozgraniczającymi część mieszkaniową od produkcyjnej, zieleni ciągi transportowe.

Rozwiązania w sprawie firm uciążliwych środowiskowa

- Potrzeba przygotowania wiarygodnego audytu na temat uciążliwości ekologicznej firm na tym terenie (co z zakładami segregującymi odpady). Przygotowanie przestrzeni dla miejscowych przedsiębiorstw i położenie nacisku na usługi;
- Działania podobne jak w Baryczy niwelujące problemy środowiskowe;
- W sytuacji konieczności przenosin potrzebna jest rzetelna symulacja kosztów;
- Miasto powinno partycypować w kosztach przenosin uciążliwych firm;
- Przeniesienie urzędu celnego generującego problemy komunikacyjne jest koniecznością;
- Audyt kosztów planu przeniesienia uciążliwych przedsiębiorstw;
- Większe kontrole firm pod kątem ich uciążliwości w zanieczyszczaniu środowiska;
- Sprawne działania urzędów wydających decyzje modernizacji firm uciążliwych środowiskowo.

Rozwiązania w sprawie komunikacji społecznej

- Wspólny dialog pomiędzy przedsiębiorcami a Miastem. Nic nie narzucać siłą.

Miasto powinno inicjować dialog (mieszkańcy, przedsiębiorcy, władza lokalna).

Rozwiązania w kontekście planowania

- Konsekwencja w planowaniu, wtedy jest efekt stabilności i pewności. Przygotowanie opisu warunków pozostawiania na tym terenie firm nie generujących szkodliwości odorowej;
- Generalna zasada. Decyzje oparte o dobro, dobrostan mieszkańców. To jest najważniejsze;
- Stworzenie koncepcji Centrów Lokalnych na omawianym terenie;
- Partycypacja przedsiębiorców, firm w czynszu mieszkańców będących pracownikami firm tu zlokalizowanych (deklaracja ze strony przedsiębiorców);

ŚRODOWISKO I TERENY ZIELONE

Problemy, obawy

Występowanie dzikich / niekontrolowanych wysypisk śmieci w konsultowanym terenie.

- Wskazano **sześć lokalizacji** (uwaga – lokalizacje potwierdzone i opisane przez większość uczestników konsultacji społecznych):

- Lokalizacja 1 – ul. Nad Drwiną, działka gminy Kraków, dawna stacja benzynowa, teren wydzierżawiony, niekontrolowany i niewykorzystany – od lat zwyczajowe, niekontrolowane wysypisko śmieci/odpadów.
- Lokalizacja 2 – obszar zieleni na wschód od S7 - własność prywatna, łąki, pola częściowo uprawne, teren otwarty, bez nadzoru (nawet tzw. sąsiedzkiego – duże oddalenie od zabudowań). W terenie liczne rowy melioracyjne, niedrożne które są miejscem nielegalnego składowania śmieci/odpadów. Śmieci najczęściej po budowlane i inne, także nielegalny zrzut ścieków z szambiarek (do rowów melioracyjnych).
- Lokalizacja 3 – Brzegi, zbiorniki wodne / zagłębienia / wyrobiska, ZU – teren zachodni. Miejsce niekontrolowanego zrzutu odpadów płynnych i fekaliów oraz typowych dzikich wysypisk śmieci stałych. Często obserwowalne nielegalne zrzuty fekaliów z szambiarek.
- Lokalizacja 4 – wzdłuż toru kolejowego m.in. ul. H. Sucharskiego, ul. Boczna, ul. Stacyjna – śmieci wyrzucane z pociągów, ale także pozostałości śmieci tzw. po budowlanych – po remoncie trakcji kolejowej.
- Lokalizacja 5 – okolicy Izby Celnej – ciąg drogowo-parkingowy gdzie stoją samochody ciężarowe (TIRy) w oczekiwaniu na odprawę celną. Często kierowcy spędzają tam dłuższy czas, „*żyją tam*” i wyrzucają śmieci bytowe bez kontroli.
- Lokalizacja 6 – ul. Półnaki, przy drodze śmieci, stare opony, itp.

Dlaczego takie zachowania są, jest na nie przyzwolenie, osoby wyrzucające śmieci w miejscach niedozwolonych robią to bez obaw?

- Występuje od lat tzw. **przyzwolenie społeczne** – miejsca te są postrzegane jako „*miejsca niczyje*”, „*miejsca bez właściciela*”, nikt o nie nie dba czyli „*można*”.
- Są to także **miejsca wysoce zniszczone, nieestetyczne**, „*już tam leżą śmieci więc kolejne parę worków nic nie zmieni*”.
- Są to miejsca **bez nadzoru** – przyzwolenie na samowolę.
- W przypadku Lokalizacji 2 – tereny prywatne w przeznaczeniu ZR – właściciele nic z tym nie robią - „*nie są już rolnikami, nie korzystają z tej ziemi, równocześnie nie mogą jej sprzedać pod inne cele, więc można powiedzieć że porzucili tą ziemię, nie są nią zainteresowani*”.

Emisja odoru.

- Duże **skupisko firm** które w wyniku swojej działalności emitują odór (tzw. „*firmy odorowe*”);
- Historyczne „**zasiedzenie**” **terenu** - dostrzeganie problemu (przez mieszkańców), że firmy te były na terenie wcześniej niż oni sami tutaj zamieszkali, jednak to **nie zwalnia firm od działań niwelujących uciążliwości odorowe**;
- Tzw. „*stare tematy*” – ul. Denelówka, za domem wolno stojącym, **stare osadniki zasypane ziemią** – emitent odoru;
- **Niesprzyjające sąsiedztwo** - teren gminy Wieliczka, obszar strefy ekonomicznej – firma produkująca pokarm dla psów (...) – emitent przykrych zapachów;
- Teren coraz intensywniej się **dogęszcza zabudową mieszkaniową** – tym samym problem odoru narasta, coraz więcej ludzi po prostu czuje że śmierdzi, coraz **większej ilości osób to przeszkadza**. Osoby kupując mieszkania w tym terenie dokonali często życiowych inwestycji (kredyty/oszczędności), nie stać ich było na zakup mieszkania w innej dzielnicy Krakowa - obecnie oczekują mieszkania w obszarze bez uciążliwości odorowych. W efekcie narastanie napięć/konfliktów pomiędzy firmami emitentami odoru a mieszkańcami;
- Wyraźnie **różne rodzaje uciążliwości odorowej** - „*wyraźne trzy typy smrodu*”, „*różnie w tym terenie śmierdzi*”. Mieszkańcy zgodnie i wyraźnie odróżniają odór z garbarni (nazywają go „*trupim smrodem*”), odór z zakładów zajmujących się utylizacją/przeróbką odpadów – odór od śmieci oraz odór z kanalizacji.

Główne źródła odoru:

- **Oczyszczalnia ścieków** - wzrost mieszkańców Krakowa generuje wzrost ilości ścieków które przyjmuje oczyszczalnia, w efekcie wzrost uciążliwości odorowych. Równocześnie nie widać działań inwestycyjnych w samej oczyszczalni (nowe technologie, niwelacja odoru z lagun, itp.).

Wyraźne okresy uciążliwości odorowej z oczyszczalni ścieków – m.in. pora nocna 1:00 – 2:00 okolice ul. Klasztornej, most Wandy to tereny wyjątkowej uciążliwości odorowej od oczyszczalni. Dodatkowo zmiany pogody, ciśnienia atmosferycznego wpływają na wzrost uciążliwości odorowej;

- **Smród z kanalizacji** – studzienki kanalizacyjne – ul. Domagały, ul. Agarowa. Prawdopodobnie złe rozwiązania technologiczne. Przykład: wzmocnienie uciążliwości odorowych w wieczory weekendowe („*ludzie się intensywniej myją*”);
- (...).

Dobre przykłady:

- Spalarnia odpadów – przykład dobrej praktyki, zakładu który nie emituje przykrych zapachów, jest neutralny dla otoczenia po mimo że, zdaniem mieszkańców, też działa w „śmierdzącej branży śmieciowej”.
- Firma (...) – przechowywanie śmieci w zamkniętych halach oraz wdrożenie kurtyn antyodorowych (rozpylana mgiełka pochłaniająca przykry zapach) dość skutecznie zdaniem mieszkańców zabezpiecza teren przez rozchodzeniem się odoru. Koniecznie należy jednak zabezpieczyć jeszcze korytarz Drwiny gdzie rozchodzi się przykry zapach z Firmy (...) („*teren za bramą*”). Dobre relacje firmy z mieszkańcami – kontakt, odpowiedzi, wpuszczanie na teren zakładu. Niestety to tylko firma (...) reprezentuje taką postawę wobec mieszkańców – sąsiadów.

Wody opadowe - zalewanie.

- Problem wód opadowych to problem obszaru ale też sąsiednich terenów:
 - o **Stary Bieżanów** – notoryczny problem wód opadowych które nie odpływają z tego obszaru z uwagi na niedrożny przepust pod torami. Nawet 15-minutowe deszcze potrafią skutecznie zalać posesje mieszkańców. Mieszkańcy żyją w obawie – monitorują sytuację powodową, sami alarmują/informują stosowne służby, że infrastruktura nie działa (niedrożny przepust) w sytuacji zagrożenia. Oczekują, że stosowne służby zaczną monitorować i dbać o infrastrukturę przed sytuacją problemową.
 - o Budowa zbiorników retencyjnych przy A4 skutkuje od 2 lat zalewaniem Bieżanowa.
- Obawa uczestników konsultacji przed dopuszczeniem do zabudowy terenu przez **wysokie budynki** – w efekcie większy nacisk na teren i **zmiana stosunków wodnych w zakresie wód gruntowych** – podniesienie się i tak wysokiego już poziomu wód gruntowych;
- Brak powszechnej zasady (przestrzegania jej) dotyczącej retencji wód opadowych w obrębie działek. Dotyczy to inwestycji deweloperskich – „*nie dba się o wodę opadową nie tylko przy starych ale także zupełnie nowych osiedlach. Każde po deszczu są wszędzie*”;
- Brak przykładów małej retencji: oczek wodnych itp. za to „wpuszczanie wody opadowej do kanalizacji – po deszczu poziom w kanalizacji jest po dekiel”;
- Gleba wysoce nieprzepuszczalna (**glina**) – **niska chłonność wody opadowej**. Mieszkańcy zgłaszają potrzebę przeprowadzenia badań geologicznych stanu gruntu i wyznaczenia zasad odnoszących się do małej retencji: co gdzie i jak można efektywnie robić.

Zagrożenie powodziowe:

- **Obawa przez powodzią z Wisły i Serafy** – zagrożenie dla całego konsultowanego terenu woda 100-letnią. Postulaty wdrażania działań zapobiegających potencjalnemu zagrożeniu. Obecnie pozatykane przepusty/pozarastane – przede wszystkim te pod drogami czy torami kolejowymi, itp.;
- **Zły stan terenów bezpośrednio przyległych do cieków wodnych** – zaniedbania, rzadkie koszenia/oczyszczania;
- **Rzeka Drwinia** bez udrożnienia do Wisły – próg/kontrspadek. W efekcie brak przepływu wody, zastoisko wody – zanieczyszczenie.

Mało terenów zielonych, spacerowych.

- Brak parku, terenu rekreacji spacerowej – **wielka potrzeba parków**. Obecnie jest realizowany park linearny (okolice ul. Domagały) ale to zdecydowanie zbyt mało jak na taki obszar;
- Obecnie ul. Domagały, po mimo, że nie jest to ulica spacerowa służy jako ciąg spacerowy dla mieszkańców – duże utrudnienia dla pieszych z uwagi na usytuowanie ciągu pieszego po między ruchem samochodowym i ciągiem rowerowym (w środku);
- Brak wybiegów dla psów;
- Zabudowywanie naturalnych korytarzy zieleni dzięki – utrata przymierzalności oraz terenu zielonego.

Hałas.

- Ciągi drogowe emitujące hałas nie są wyposażone w ekrany dźwiękochłonne – uciążliwość wysokiego hałasu.

Kolizja funkcji.

- Rozwój zabudowy mieszkaniowej to „*eliminacja firm trudnych pod oknami i wysypisk śmieci*”.

Błędna informacja – przekaz.

- Upowszechnianie informacji o Nowym Mieście jako nowej, interesującej dzielnicy Krakowa – „*ludzie inwestują tutaj kupując mieszkania bo mówi się że tu będzie pięknie, a tu taki smród*”.

Propozycje projektowe / rozwiązania oczekiwane

- Zabezpieczenie terenu Telefoniki pod **duży park** (stawy, alejki, wysokie drzewa);
- Teren **za S7 (ZR i ZU)** zaaranżowany jako **teren parkowy**;
- Wprowadzenie **zieleni wysokiej, parków kieszonkowych** obligatoryjnie w przestrzeń nowych inwestycji deweloperskich plus akupunktura zielenią terenów mieszkaniowych już istniejących;
- Teren **wokół oczyszczalni ścieków** terenem zielonym – **wielki las**;
- **Korytarz zielony** – rodzaj **parku linearnego - wzdłuż rzeki Drwina Długa**. Możliwość spaceru, przejazdu rowerem. Potrzeba oczyszczenia koryta rzeki i zadbania o teren bezpośredni przyległy do rzeki. Uwaga: bez betonowania koryta;
- **Udrożnienie rzeki Drwina Długa** – zmiana konstrukcyjna progów wodnych koło Brzegów (ujście Drwiny Długiej do Serafy), eliminacja kontraspadku;
- **Zbiorniki retencyjne** na obszarze podlegającym konsultacjom społecznym. Skorzystanie z modelu miejskiego w zakresie retencjonowania wody (ocenie w opracowaniu) – rekomendacja w zakresie ich lokalizacji i parametrów;
- Odtworzenie rowów retencyjnych na całym terenie (obszar podlegający konsultacjom społecznym) – działania wspierające retencjonowanie wody. **Powszechne wdrażanie rozwiązań w zakresie retencjonowania wody opadowej**. Uwaga: rozwiązania retencjonowania wody na obszarze nie mogą negatywnie wpływać na obszary sąsiednie (np. Biechanów);
- **Zabezpieczenia przeciwpowodziowe** – nałożenie **zaleceń** w mpzp na działające w tym obszarze zakłady. Obawa, że w sytuacji zagrożenia dojdzie do skażenia terenu,
- Upowszechnienie **rozwiązań proekologicznych**: oczka wodne, ogrody deszczowe, domki dla owadów, budki legowe dla ptaków, niekoszenie pasów zieleni – łąki kwietne, parki (nawet kieszonkowe) w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, odbetonowanie powierzchni – nasadzenia nawet o minimalnej skali, wybiegi dla psów, itp. – pokazanie, że obszar przyjazdy dla środowiska w którym ma swoje miejsce przyroda i człowiek;
- Społeczna odpowiedzialność biznesu (**CSR**) tutaj zlokalizowanego **nakierowana na działania proekologiczne w tym obszarze** (wspieranie rozwiązań proekologicznych wszelkich);
- Niwelacja uciążliwości hałasu przy S7 m.in. **panele akustyczne wzdłuż S7** – zwłaszcza na odcinku sąsiadującym z osiedlem „Słoneczne miasteczko”, ul. Czeczów. Ponadto powszechne wprowadzanie w teren **pasów zieleni izolacyjnej** - przy ciągach drogowych oraz jako bariery/odgradzania funkcji mieszkaniowej od przemysłowej.

FORMULARZ REFLEKSJI ODROCZONEJ

REFLEKSJA I

Dzień dobry, chciałem dodać kilka punktów, bo na niektórych stanowiskach brakło nam czasu. Należy uruchomić SKM po dużej obwodnicy kolejowej z kursami pociągów co 15-30 min, aby odciążyc pociągi SKA3, które wjeżdżają do Krakowa pełne pasażerów i trudno wsiadając w Krakowie znaleźć sobie miejsce siedzące. Smog z gminy Wieliczka dolatuje do Krakowa, ponieważ w Wieliczce palą wszystkim. Należy ukrócić dzikie rajdy samochodowe i parkowanie na zakazie parkowania. Bilet wspólny na Koleje Małopolskie i MPK Kraków powinien być tańszy dla posiadaczy Karty Krakowskiej i kosztować max. 109 zł. Takie konsultacje społeczne powinny odbywać się w każdej dzielnicy przyjemniej 1-2 razy do roku. Jeśli jest duża dzielnica to na spotkaniach należy ją podzielić na pół i zrobić spotkania w tych dwóch częściach dzielnicy osobno.

REFLEKSJA II

Ciekawe spotkanie, oby więcej tego typu komunikacji z lokalnymi interesariuszami

REFLEKSJA III

Jestem mieszkanką Starego Bieżanowa i mieszkam w miejscu bardzo narażonym na zalewanie zarówno od strony Drwinki, jak i Serafy. Dla mnie rozwój omawianych obszarów ma przede wszystkim być BEZPIECZNY dla pozostałego terenu Starego Bieżanowa i nie zwiększać niebezpieczeństwa powodziowego, a więc - bez wysokiej, ciasnej zabudowy, bez betonowania dużych obszarów, z rozległymi zielonymi terenami, z pozostawieniem naturalnie występujących zbiorników wodnych i terenów bagnistych oraz z tworzeniem maksymalnie dużej liczby tzw suchych zbiorników retencyjnych, na których gromadziłyby się woda w czasie ulewnych deszczy. To powinien być absolutny priorytet przy planowaniu!

REFLEKSJA IV

W czasie dyskusji tematycznych poruszano wiele problemów, które dotyczą omawianego obszaru. Każdy z dyskutantów miał swoje priorytety. Dla mnie najważniejsze są trzy pierwsze tematy zgłaszane przez większość wypowiedziujących się w ankiecie - tj.

- niedostatecznie rozwinięta infrastruktura drogowa - najważniejszym, palącym problemem jest, aby powstały bezkolizyjne drogi - bez przejazdów kolejowych. Chodzi o szybkie wybudowanie przedłużenia ulicy Domagały do ulicy Sliwiaka, a także wjazd na Osiedle Złocien z ulicy Sucharskiego (obecnie jest tylko wąski wyjazd ze Złocienia do ulicy Sucharskiego). Proponowane jest wykorzystanie dawnego przejazdu drogowego w okolicy pętli autobusu 143, ale tam też są tory kolejowe. Ja już dawno zgłaszałam wyasfaltowanie części ulicy Jasińskiego pod A4 i dalej do centrum logistycznego - przy lądowisku helikopterów. Tam byłby bezkolizyjny wjazd (wyjazd też) na Osiedle Złocien od Kokotowa, ale wąskim gardłem jest i byłaby ulica Złocieniowa przy SKA - zakręt pod kątem 90 stopni i wąska jezdnia. Trzeba byłoby zrobić przejazd na Osiedle Słoneczne Miasteczko, albo przejazd przez most wzdłuż A4 i wjazd na ulicą Nad Drwiną przy firmie (...).

- odór z zakładów przemysłowych i oczyszczalni ścieków - należy wzmocnić kontrolę nad przestrzeganiem przez te firmy zasad oczyszczania wylotów i odpadów po ich działalności, wymagać stosowania najnowszych sposobów zapobiegania zasmradzaniu, a jak nie mogą temu sprostać to zmusić do zmiany lokalizacji z dala od osiedli ludzkich. Firmy tłumaczą się, że stosują filtry, ale czy te filtry są oczyszczane, czy mają zgodnie z gwarancjami wymieniane wkłady filtracyjne. Należy wzmocnić kontrole wyspecjalizowane w tym temacie, aby nie dać się firmom oszukiwać. Niedopuszczalną praktyką jest też zapowiadanie w takich firmach kontroli.

- niezadawalająca oferta komunikacji publicznej - dlatego mieszkańcy, a ja także wolę liczyć na siebie i jeździć swoim samochodem, aby dotrzeć do celu na czas. Dwa autobusy 125 i 163 jeżdżące przez teren osiedla ciągle są spóźnione, a w czasie szczytu komunikacyjnego często wypadają kursy. Dlatego to też jest dowodem, że infrastruktura drogowa jest niewystarczająca, skoro autobusy nie mają szans jeździć punktualnie. Gdyby autobusy jeździły punktualnie i zgodnie z zapotrzebowaniem pasażerów nie byłoby takich korków, które powodują samochody wożące ludzi do i z pracy, bo oni nie mogą liczyć na transport publiczny. Ważnym problemem jest też brak terenów zielonych. Ma powstać mini park kieszonkowy w

ramach budżetu obywatelskiego, ale to wszystko mało dla tak wielkiej ilości mieszkańców. Należy pomyśleć o zagospodarowaniu terenów wokół stawów na Brzegach - stworzyć infrastrukturę umożliwiającą spędzanie wolnego czasu, zanim wszystko zostanie zastawione halami centrum logistycznego. Jeszcze ważnym tematem jest, aby nie dopuszczać do tworzenia dzikich wysypisk śmieci na powyższym terenie. Należałoby uporządkować i sprzątać teren placu handlowego Rybitwy - tam po prostu śmierdzi i jest brudno. Należałoby utwardzić parkingi wzdłuż targowiska. Należałoby zrobić drogę rowerową na trawniku po przeciwległej stronie targowiska, aby bezpiecznie przejechać rowerem przez tę część ulicy Półłanki (do i z ulicy Sliwiaka czy Botewa), która jest zawsze pełna samochodów i niebezpieczna dla rowerzystów.

REFLEKSJA V

pkt 1. Wydzielenie przestrzeni pod ogródki działkowe wzdłuż linii kolejowej lub po wschodniej stronie S7 - pkt 2. W związku z potwornym ruchem przez ul. Półłanki przez co także ul. Bieżanowską na odcinku pomiędzy ul. Małą Górą aż do ul. Półłanki, sugeruję wytyczenie przejścia dla pieszych na ul. Bieżanowskiej po wschodniej stronie przejazdu kolejowego w stronę Wieliczki (rozumiem, że nie dotyczy to terenu objętego konsultacjami, ale wpływ ruchu ulicznego już jest) - przejście z peronów przystanku Kraków Bieżanów na drugą stronę ul. Bieżanowskiej (od strony ul. Zamłynie) jest bardzo ciężkie bez odpowiedniego przejścia.

REFLEKSJA VI

Szanowni Państwo, jeszcze raz chciałabym podkreślić znaczny wpływ, jaki będzie mieć zagospodarowania terenów objętych mapką na sytuację powodziową Starego Bieżanowa. Ponieważ podłączanie wód opadowych z kolejnych inwestycji do Drwinii Długiej będzie tragiczne w skutkach. System jest już i tak niewydolny i niemodernizowany gruntownie od dawien dawna. Wystarczy spojrzeć na monitoring rzeki Drwinki zamontowany przy przepuście przy ulicy Udzieli. Podczas ostatniej deszczowej nocy osiągnięty został poziom ostrzegawczy - blisko alarmowego, choć opady były maksymalnie umiarkowane i nie trwały długo. Tą wodę odbiera za przepustem Drwinia Długa, a przy ul. Kosiarzy zamontowano nawet czasowo pompy żeby nas chronić przez podtopieniami. Jeśli do tego nadal fatalnie funkcjonującego systemu podepnie się całą opadówkę z planowanej zabudowy - zaleje całą dzielnicę. Jednocześnie ciągle występuje zagrożenie ze strony Serafy, ponieważ intensywna zabudowa i rozwój sieci komunikacyjnej z dużym prawdopodobieństwem zniweluje efekt budowy zbiorników retencyjnych. Czyli planując coś na terenie, którego dotyczyły konsultacje należy mieć najpierw na uwadze bezpieczeństwo powodziowe. Chciałam zaznaczyć, że miasto zaleciło modelowanie wód ze zlewni Drwinka, uprzejmie proszę, aby wyniki tego modelowania brać pod uwagę, w przeciwnym razie miasto wykonuje prace pochłaniające znaczne fundusze i jednocześnie niweluje się efekty innych prac również kosztownych (to jest brak całościowej wizji). Z wyrazami szacunku

REFLEKSJA VII

Najistotniejszą kwestią jest przekształcenie terenów przemysłowych w mieszkania i usługi. Da to gigantyczne wpływy dla UM z podatków, da to wysokie wpływy z VAT i wzrost cen gruntów oraz Kraków zyska kolejną dekadę- dwie rozwoju bo Rybitwy i Złocien to ostatnie niezabudowane duże połacie miasta. Jest tu szansa, na ponad 50 tys mieszkańców tj. nowych Krakowian, pracowników, uczniów szkół, klientów czy nowych przedsiębiorców (większych i mniejszych). Wyeliminujemy odór z zakładów przemysłowych a zysk dla okolicy będzie znaczny. Jeśli mamy 12% PIT dla jednego pracownika to z 5000 zł brutto to 600 zł. Rocznie jeden pracownik to 7200 zł wpływu podatkowego. Zatem 50 tys takich pracowników którzy mieszkaliby na Złocieniu to wpływ podatkowy 360 milionów złotych. Żeby firma płacąca CIT 19% zapłaciła tyle samo musiałyby rocznie mieć ZYSK na poziomie 1,6 miliarda złotych. Dla porównania zysk największego zakładu w okolicy (...) to 370 mln złotych. Więc prawie 5 razy mniej niż to co daje Nowe Miasto. Jak widać eliminacja wszystkich zakładów które zatrudniają w okolicy najniższej krajowej i tak będzie korzystne. Bo średnia pensja w Krakowie to nie 5000 a 9100 zł więc te wpływy które oszacowałem są bardzo zachowawcze i mogą być sporo wyższe. Jest do pogodzenia przemysłu z mieszkaniem w tych dzielnicach. Brakuje wykorzystanie technologii w oczyszczalni ścieków. Ludzie tutaj zainwestowali oszczędności życia, aby mogli tutaj żyć, pracować. Jest to możliwe, jeśli władze miasta dostrzeżga potrzeby zrobienia nowych dróg, chodników, ścieżek

rowerowych, zrobienie dodatkowych estakad , przez przejazdy kolejowe. Z tych dzielnic nie można zrobić samej sypialni Krakowa, są to tereny podmokłe. Trzeba zadbać o to co jest już , ludzie muszą gdzieś pracować , a tutaj prace mamy blisko, dzieci mogą być bezpieczne.

Trudno na spotkaniach konsultacyjnych przedstawić w pełni swoje uwagi, wiadomo czas ogranicza, więc jeżeli mam taką możliwość pozwólcie Państwo, że się nimi podzielę.

Tereny dzielnicy XII i XIII objęte przedmiotowymi konsultacjami społecznymi winny się rozwijać wg zasady zrównoważonego rozwoju. Nie będę przytaczać definicji zrównoważonego rozwoju. Przypomnę tylko jej główne filary czyli: równoległy rozwój gospodarki, społeczeństwa i ochrona środowiska.

Rozwój gospodarki. Założono w dotychczas obowiązującym planie Płaszów – Rybitwy, że pozwoli on na „skuteczne przeciwdziałanie procesom degradacji przestrzeni oraz uporządkuje istniejące i przyszłe procesy zagospodarowania terenu” i dobrze, ale kto z Państwa zlustrował ten teren to wie, że ten plan się nie sprawdził. Rzeczywistość jest zaprzeczeniem założeń planu. Nastąpiło tutaj mieszanie funkcji mieszkaniowych i przemysłowych, chaos i brak spójności przestrzennej. Rozwój gospodarczy polega na tym, aby maksymalnie wykorzystać teren, punktowo zmieniając plany zagospodarowania po to aby wcisnąć jeszcze jedną firmę, bez uwzględnienia odpowiedniej ilości powierzchni biologicznie czynnej. Innym przykładem jest proceder betonowania i asfaltowania powierzchni, jak również zasypywania rowów melioracyjnych (o tym więcej w następnym akapicie).

Rozwój społeczny. Aby społeczeństwo mogło się rozwijać” ludzie potrzebują czystego powietrza do oddychania, świeżej wody do picia i miejsc do życia wolnych od substancji toksycznych i zagrożeń”. Woda -na szczęście woda do picia w Krakowie jest dobra. Powietrze- wszyscy w okolicy skarżymy się na zapachy. Cuchnące powietrze wpływa nie tylko na naszą psychikę , ale wpływa negatywnie i bezpośrednio na nasz organizm poprzez niesione pleśnie, pyły, związki chemiczne w tym toksyczne. Szczególnie narażony na takie powietrze jest układ oddechowy, odpornościowy, nerwowy czy układ krążenia. Zagrożenia- oprócz wspomnianego zagrożenia zdrowia, jest zagrożenie poczucie bezpieczeństwa. Mam na myśli szczególnie zagrożenie powodziowe. Mieszkam w okolicy przeszło 60 lat. Od 2010 roku mam wodę w piwnicy wcześniej tego nie było. Od roku 2013 kiedy wszedł w życie plan Płaszów- Rybitwy i nastąpiła ekspansja przemysłu sytuacja stała się jeszcze gorsza. Pamiętam, że przedmiotowe tereny były doskonale zmeliorowane, woda nie stanowiła tutaj większego problemu, bo nawet przy dużych opadach odpływała rowami melioracyjnym lub wsiąkała w ziemię..... Obecnie kiedy wszystkie rowy są zasypane powierzchnie są zabetonowane lub zaasfaltowane mieszkańcy drżą przed każdym większym deszczem, ponieważ woda nie ma gdzie odpływać stoi i cuchnie. Domy nasiąkają wodą, co wpływa na ich stan techniczny. Konieczne są częste remonty, ciągłe udoskonalanie odwodnienia. Nie ma tu mowy o poczuciu bezpieczeństwa. Za chwilę może być to samo. A co będzie w razie powodzi? W przypadku lokalizacji inwestycji mogących znacząco wpływać na stan środowiska (a takie u nas są) to poczucie obawy i lęku jeszcze się potęguje. Nie tylko zagrożeniem powodziowym środowiska, ale także jego skażeniem, a nawet przy istniejącym skumulowaniu szkodliwych inwestycji, katastrofą ekologiczną.

Zastanawiam się dlaczego władze miasta dopuściły w ogóle do powstania na terenie zalewowym zabudowę przemysłową, w tym gospodarkę odpadami. Wbrew własnym uchwałam *1 i wbrew dyrektywom unijnym *2. Mam nadzieję że naprawione będą błędy sprzed lat, a miasto otrzyma nową tożsamość w tej części Krakowa

*1 Pomimo, że dnia 6 grudnia 2000 r. Rada Miasta podjęła Uchwałę nr LXVI/554/00 w sprawie przyjęcia Lokalnego Planu Ograniczania Skutków Powodzi i Profilaktyki Powodziowej dla Krakowa, uwzględniającą problematykę ochrony przed powodzią w polityce przestrzennej realizowanej przede wszystkim w przyszłych dokumentach planistycznych i ustalającą ograniczające możliwości realizacji m. in. obiektów mogących stanowić zagrożenie (magazyny chemiczne, obiekty gospodarki odpadami itp.) na terenach zalewowych, uciążliwe inwestycje planuje się na terenie obszaru ryzyka powodziowego.

*3. Zgodnie z Dyrektywą 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. istnieje pojęcie tzw. "ryzyko powodziowe". Oznacza to kombinację prawdopodobieństwa wystąpienia

powodzi i związanych z powodzią potencjalnych konsekwencji dla zdrowia ludzkiego, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej. Dziękuję za cierpliwość!

REFLEKSJA VIII

Uczestnicząc w pięciu Konsultacjach Społecznych podczas których szeroko dyskutowano o potrzebach mieszkańców i przedsiębiorców, nie spotkałem się z negatywnym postrzeganiem działalności (...). Firma zajmuje się gospodarką odpadami budowlanymi jednak nie wydziela uciążliwego odoru. W związku z powyższym proszę nie łączyć kwestii odoru z prowadzoną przez (...) działalnością.

Wielokrotnie podkreślałem, podobnie zresztą jak mieszkańcy i przedsiębiorcy, że jakiegokolwiek zmiany planu zagospodarowania terenu muszą być poprzedzone konsultacjami jak i uzgodnieniami z właścicielami nieruchomości.

Nie wyrażam zgody jako osoba prywatna ((...)) oraz jako reprezentant (...) i (...) na zmianę przeznaczenia terenu w zaproponowanej przez plan Nowe Miasto formie, tzn. z Przemysłowo-Usługowej na Usługową w rejonie ulicy Bazarowej. Mowa tutaj o nieruchomościach 294, 295, 267, 268, 269, 270, 271. Jeżeli jednak miałyby nastąpić zmiana, to jestem w stanie zaakceptować zmianę zagospodarowania terenu na zabudowę mieszkaniową wielorodzinną o wysokiej intensywności (wysokość budynków nie mniejsza niż była zaprezentowana w planie Nowe Miasto np. 40 metrów wysokości i wysoki PUM) nieruchomości po północnej stronie ul. Bazarowej, tzn. od 267 do 271, natomiast po południowej stronie ul. Bazarowej, tzn. na nieruchomościach 294 i 295 niewielką zabudowę wraz z parkingami. Taka zabudowa po północnej stronie rzeczki Drwiny z widokiem z wyższych kondygnacji na południe, na rzekę i góry jak również na zachód w kierunku Krakowa byłaby korzystna dla wszystkich i nie powodowałaby żadnych sporów z mieszkańcami jak i przedsiębiorcami w tej lokalizacji. Odnosząc się do działek po południowej stronie rzeki Drwiny może zostać zabudowa zaproponowana w planie Nowe Miasto.

MIESZKALNICTWO I NAJBLIŻSZE OTOCZENIE

Zgłoszone problemy i obawy:

1. Podejście planistyczne, strategiczne i wpływ:

- Miasto zaniedbało planistycznie ten teren co najmniej jakieś 10 lat, teraz trudniej z terenów produkcyjnych, logistycznych zainwestowanych już terenów przekształcić je w funkcje mieszkaniowe. Ponadto wymogi stawiane deweloperom np. w zakresie zielonych dachów dodatkowo podraża koszty inwestycji i przekłada się na wyższą cenę mieszkań;
- Zwrócono uwagę na problem braku uwalniania kolejnych terenów mieszkaniowych, na terenach które są do tego przeznaczone. Chodzi głównie o tereny z przeznaczeniem na funkcje mieszkaniowe objęte mocno zaawansowanym procesem sporządzania MPZP „Biskupińska” a zatrzymanym po odrzuceniu przez radnych Miasta Krakowa uchwały dotyczącej MPZP „Nowe Miasto”. Tereny okolic Biskupińskiej w starym MPZP z 2014 r. są terenami oznaczonymi jako PU a już w procedowanym nowym, a obecnie zatrzymanym planie wyznaczone zostały jako zabudowa mieszkaniowa i usługowa. Zresztą zagospodarowanie tego terenu już postępuje w tym kierunku (liczne inwestycje realizowane na tym obszarze). Uwolnienie terenów może wpłynąć pozytywnie na spadek cen nowych mieszkań, bo teraz dostęp do mieszkań jest niewielki i stąd – także – zauważalny wzrost cen za metr kwadratowy;
- Powinny zostać uwolnione tereny rolne występujące na tym obszarze pod zabudowę mieszkaniową. Poprawa dostępu do terenów przeznaczonych pod funkcje mieszkaniowe przełoży się na większą konkurencję między deweloperami to z kolei może dać efekt w postaci obniżenia cen;
- Zdaniem uczestników obszar ten może przyjąć nie więcej niż 5 razy tyle mieszkańców co zamieszkuje obecnie;
- Nowa zabudowa mieszkaniowa nie powinna być prowadzona wzdłuż głównych ciągów ulic (tj. Christo Botewa, Śliwiaka, Surzyckiego) – w pierwszej linii powinny być rozwijane usługi, które pełniły by funkcję izolacyjną a dopiero w drugiej linii zabudowa mieszkaniowa.

2. Jakość zabudowy:

- Obszary mieszkaniowe rozwijają się aktualnie na dziko („patodeweloperka”), tam gdzie w obecnie obowiązującym planie miejscowym jest dopuszczenie zabudowy mieszkaniowej tam powstają nowe inwestycje. Nie ma wizji całości tego obszaru, uporządkowania funkcji w przestrzeni. „albo zrobi się krok do przodu, albo dalej będzie tak po trochu i chaotycznie”;
- Pożądany kierunek to nowoczesna zabudowa mieszkania wraz z dobrze rozwiniętymi usługami. Jako przykład podawano Zabłocie: pozytywnie - pod kątem bliskości usług, architektury, negatywnie – pod kątem ciasnoty i natężenia zabudowy oraz powstającego w związku z tym echa w przestrzeniach pomiędzy budynkami;
- Dla zapewnienia jakości zabudowy konieczne należy zadbać o spójność architektoniczną – jako zły przykład wskazywano os. Zodiak na Złocieniu; „warto popatrzeć na estetykę całości”;
- W odniesieniu do wysokości zabudowy preferowana jest zabudowa niższa (16 – 20 m – 5 kondygnacji) w powiązaniu z dobrze rozwiniętą infrastrukturą transportową, społeczną, terenami zielonymi;

- Według opinii można dopuścić wyższą zabudowę, ale musi być ona wspólnie zaprojektowana wraz z niższą zabudową (kaskadowo – w środku wyżej dookoła niżej). Ponadto w przypadku wyższych budynków należy zadbać o większe oddalenie ich od sąsiednich budynków, większy teren zielony wokół budynku (nie tak jak w przypadku AVIA gdzie nie zadbano o odpowiednią powierzchnię terenów zielonych);
- Wyższa zabudowa powinna być zaplanowana „z głową” tak, aby nie zbudować korytarzy przewietrzania miasta i tego obszaru;
- Obligatoryjne powinno być wykorzystywanie w nowej tkance mieszkaniowej rozwiązań ekologicznych – OZE (np. panele fotowoltaiczne), zagospodarowanie wód opadowych (np. do polewania zieleni itp.), projektowanie budynków zgodnie z zasadą „obiegu zamkniętego”.

3. Otoczenie zabudowy mieszkaniowej:

- Zabudowa mieszkaniowa nie powinna być przeplatana z zakładami, a firmy - zwłaszcza te o największej uciążliwości środowiskowej, odorowej i transportowej - docelowo powinny zostać przeniesione na odpowiednich warunkach (właściwy poziom odszkodowań);
- Przy oczyszczalni ścieków nie powinno się lokalizować nowych terenów mieszkaniowych. Jest to możliwe (przykład Wiednia), ale wymaga to zmiany technologii oczyszczalni aby zapewnić pełną hermetyzację procesów;
- Bliskość miejsca zamieszkania do zakładów pracy i usług jest też dobra, bo ogranicza potrzebę podróżowania samochodami, pod warunkiem dobrze rozwiniętej infrastruktury pieszo-rowerowej i komunikacji publicznej;
- Postulat, aby nie realizować inwestycji polegającej na budowie toru motocyklowego przy ul. Kociarzy (projekt wybrany w ramach Budżetu Obywatelskiego w 2015 roku, ale po tylu latach ten teren się zmienił pojawiły się nowe budynki mieszkaniowe i inwestycja nie jest teraz pożądana przez mieszkańców dzielnicy);
- Przy planowaniu rozbudowy funkcji mieszkaniowych należy zadbać o zabezpieczenie terenów na zielen izolacyjną;
- Pożądane parametry zabudowy powinny wskazywać powierzchnię biologicznie czynną na poziomie co najmniej 40% i nie powinny być w nią wliczane zielone dachy;
- Zabezpieczyć odpowiednie wskaźniki odnoszące się do powierzchni biologicznie czynnej: a) nie wliczanie zielonych dachów do tego wskaźnika; b) m.in. 40 % powierzchni powinna być powierzchnią biologicznie czynną; c) realna zielen zainwestowana, zagospodarowana w gruncie a nie tylko trawa;
- Osiedla mieszkaniowe nie powinny być grodzone ponieważ utrudnia to przemieszczanie się pomiędzy osiedlami, zabiera przestrzeń, ogranicza dostępność i stanowi także barierę „społeczną”;
- Osiedla są zamknięte nie ma gdzie zaparkować jeśli rodzina lub znajomi przyjeżdżają w odwiedziny. Jediną opcją jest wtedy skorzystanie z parkingu przy galerii ATUT;
- W nowopowstałych budynkach mieszkaniowych partery powinny być usługowe (lokale z przeznaczeniem na usługi) – zapewnienie dostępności powierzchni usługowych. Ponadto powinno się wymagać od dewelopera, że jakiś udział lokali mieszkalnych powinien być przeznaczony na lokale komunalne/socjalne;
- Nowe tereny mieszkaniowe to nie powinny być tylko bloki - „Nie chodzi tylko o wybudowanie samego bloku i dalej nic. Wciskamy blok a wokół nic nie ma. Trzeba przychodni, parku, szkoły, sklepu, infrastrukturę a nie same bloki”;
- Dobry przykład zaprojektowanych terenów mieszkaniowych to obszar Starej Huty – zachowane są odpowiednie odległości od budynków/bloków; zapewniony jest dostęp do usług, sklepów, szkół, przychodni itp. – dzielnica w pełni 15 minutowa.

4. Parkingi i dostępność komunikacyjna:

- Tereny mieszkaniowe powinny być powiązane komunikacyjnie, z zabezpieczeniem parkingowym – plan „Biskupińska” dawał szansę na zadbanie o właściwy wskaźnik miejsc parkingowych;
- Problem z parkingami i miejscami postojowymi – jest ich za mało zarówno przy blokach (dla mieszkańców), jak i w ich otoczeniu. Jest duże oczekiwanie, że inwestorzy mogą rozwiązać ten problem jeśli powstanie plan miejscowy, który wskaże odpowiednio wysokie parametry na poziomie 1 do 1,2 miejsca parkingowego na każdy lokal mieszkalny;
- Pojawiały się także propozycje wskaźnika do 1,5, a nawet 2 miejsca parkingowe na lokal, bo to – zdaniem mieszkańców – naturalnie wymusi na deweloperach nieco lżejsze (luźniejsza intensywność) zabudowanie terenów. Pożądany poziom to 25% powierzchni zabudowy, jedna kondygnacja podziemna na funkcje parkingowe oraz miejsca parkingowe na zewnątrz budynku. „Stary Złocień był budowany zgodnie z takimi zasadami i to było tak jak trzeba, ale przy Czeczów jest około 33% powierzchni zabudowy i to już jest za ciasno”;
- Problem deficytu miejsc parkingowych wynikający ze zbyt niskich wskaźników obowiązujących na tym terenie (a jeszcze bardziej obniżonych w proponowanym MPZP Nowe Miasto – 0,5) mógłby być rozwiązany poprzez budowę wielopoziomowych parkingów w odpowiednim nasyceniu (np. w okolicach os. Złocień);
- Do rozważenia propozycja projektowania trzech pierwszych kondygnacji jako parkingi a od czwartej dopiero lokale mieszkaniowe (ze względu na trudny, podmokły teren – niemożność/trudność zbudowania kilku kondygnacji podziemnych);
- Powinno się wyznaczyć siatkę ulic i dróg komunikujących ten obszar wewnętrznie oraz zapewniających jego dostępność transportowa i dopiero w ramach tej siatki ulic zaprojektować dalszy rozwój terenów mieszkaniowych;
- Im więcej samochodów tym należy liczyć się ze zwiększeniem problemów związanych z komunikacją i przemieszczaniem się, dlatego też konieczne jest myślenie nie z perspektywy samochodów tylko człowieka-mieszkańca (priorytet nie na samochód) i dążenie do rozwoju komunikacji zbiorowej w tym obszarze, szczególnie łatwo dostępnych rozwiązań w pobliżu osiedli mieszkaniowych. „W planach miasta jest wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu – to przyszłość, samochód nie może być priorytetem”;
- Nie powinno się wydawać pozwoleń na budowę bez zabezpieczenia miejsc parkingowych w budynku a nie przy ciągach dróg publicznych. Przy takich rozwiązaniach samochody zabierają przestrzeń wokół budynków.

Zgłoszone propozycje i rozwiązania:

- Niewykorzystany potencjał tego obszaru - za mała ilość budownictwa mieszkaniowego wielorodzinnego w stosunku do powierzchni obszaru;
- Zdaniem inwestorów możliwe jest budowanie parkingów podziemnych i każdy nowy obiekt mieszkaniowy powinien mieć takie rozwiązanie;
- Należy optymalizować wykorzystanie terenu poprzez zwiększenie wskaźników intensywności zabudowy (tak jak jest w SUIKZP) ale z przeznaczeniem na cele mieszkaniowe i usługowe;
- Powrócić do procedowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Biskupińska”;
- Opracować dla całego terenu jeden generalny plan zagospodarowania z wyznaczoną siatką ulic i od tego projektować dalsze lokalizacje inwestycji mieszkaniowych i usługowych.

MOBILNOŚĆ

Problemy, potrzeby, obawy

Transport zbiorowy

- Słabe skomunikowanie piesze i rowerowe z przystankami kolejowymi Kraków Bieżanów i Kraków Prokocim od strony północnej oraz kiepskie połączenie/dojście do przystanku Kraków Złocień i Kokotów;
- Brak systemu przesiadkowego (P&R i B&R) przy przystankach kolejowych;
- Brakuje integracji oferty przewozowej z PKP/KM – kolej powinna być podstawowym środkiem transportu;
- Bardzo słaba oferta komunikacyjna przez Trakt Papieski do strefy przemysłowej w Wieliczce i kąpieliska;
- Niekompletna infrastruktura piesza (chodniki, przejścia dla pieszych) i rowerowa w otoczeniu Kąpieliska Brzegi – chodnik tylko po jednej stronie, konieczność przenoszenia rowerów przez barierkę;
- Potrzeba tramwaju do osiedla Złocień, ale także do węzła Przewóz, do Traktu Papieskiego i kąpieliska z P&R – warunek skutecznego odkorkowania miasta;
- Brak bezpośredniego połączenia ze Starego Bieżanowa w kierunku Nowej Huty;
- Słabe wypromowanie usługi TeleBusa – mało kto wie o usłudze/ niska dostępność w godzinach szczytu;
- Autobusy jeżdżą stadami – jeden za drugim (np. 158, 221, 264) a potem jest 40 minutowa przerwa, kiedy nic nie jeździ.

Infrastruktura drogowa

- Rosnący ruch samochodowy – tranzyt z Niepołomic i Wieliczki – omijający główne trasy i rozjeżdżający osiedlowe uliczki;
- Brakuje na obrzeżach miasta systemu parkingów P&R – centrum przysiadowe w Małym Płaszowie zlokalizowane po złej stronie drogi – kierowcy wjeżdżający do miasta nie chcą kluczyć po osiedlowych uliczkach i kontynuują podróż, zostawiając auta głównie na obrzeżach strefy płatnego parkowania;
- Niewystarczająca komunikacja międzydzielnicowa – brakuje elementów 3 obwodnicy: trasy Ciepłowniczej, Płaszowskiej, Nowobagrowej;
- Brakuje połączenia ul. Domagały z ul. Śliwiaka;
- Brakuje połączenia ul. Nad Drwiną nad S7 z strefą przemysłową w Wieliczce oraz z ul. Kosiarzy i płk. Dąbka;
- Bardzo niska przepustowość węzła S7 – w szczególności wjazd na węzeł w stronę węzła Bieżanów (kierunek Rzeszów) (bez świateł były mniejsze korki, ale za to więcej wypadków);
- Hałas z ciągu ulic Surzyckiego, Botewa i Śliwiaka oraz z S7 w okolicy Wrobeli;
- Wg mieszkańców de facto brak alternatywy dla prywatnego samochodu;
- Przejazd kolejowy na Bieżanów korkuje całą ul. Półłanki (mieszkańcy od lat słyszą obietnice na temat planowanych inwestycji, nie wykorzystano sześcioletniego okresu prac modernizacyjnych na linii kolejowej nr 94, w trakcie których można było zrealizować bezkolizyjne połączenie);
- Generalni drogi w fatalnym stanie;
- Korki, korki, korki;
- Problem z sygnalizacją świetlną na Lipskiej (tzw. zielona fala nie działa – jadąc przepisowo ma się serie czerwonych świateł);

- Brak wewnętrznego skomunikowania obszaru;
- Brak zgodny na realizację toru wyścigowego z BO 2015;
- Brakuje dodatkowego zjazdu z S& do składu celnego.

Infrastruktura piesza i rowerowa

- Brak ścieżek rowerowych i chodników oraz oświetlenia i odpowiedniej melioracji w okolicy ul. Biskupińskiej, Mierzei Wiślanej, Ręcznej Półłanki;
- Brak chodników od strony zwirowni tylko ścieżka rowerowa – konieczność przenoszenia rowerów przez barierki.

Zarządzanie

- Brakuje priorytetyzacji zadań – jasnego schematu działań, infrastruktura powstaje po kawałku i po kilka lat zostaje poszatkowana;
- Brakuje spójnej koncepcji z siatką ulic, rozprowadzającego ruch po terenie – obecny system jest niewydolny.

Pomysły, rozwiązania:

- Budowa trasy tramwajowej wraz z buspasami – koncepcja spójnego tramwaju łączącego Złocien z Przewozem P&R (wielopoziomowy bezpośrednio nad pętlą jak na Górcie Narodowej) - wspólne linie by nie tworzyć osobnych pętli z niską częstotliwością albo tylko po jednej linii, bo to nie zachęci do przesiadek kierowców);
- Utworzenie pasa do nawracania na wysokości Placu Rybitwy (dużo aut dostawczych jadących w stronę centrum może nawracać dopiero na wysokości ul. Półłanki – krótka faza świateł generuje nie potrzebne korki;
- Budowa połączenia ul. Nad Drwiną nad S7 do węzła Przewóz (alternatywny dojazd do węzła od strony Brzegów);
- Realizacja wewnętrznego układu drogowego zaproponowanego w koncepcji Nowego Miasta;
- Priorytet dla komunikacji miejskiej i większe wykorzystanie połączeń kolejowych;
- Zapewnienie dogodnych dojeżdż i dojazdów komunikacją miejską do przystanków kolejowych – budowa wspólnej taryfy i oferty z Kolejami Małopolskimi – jak SKM w Warszawie gdzie małe busy docierają do przystanków kolejowych.

SPOŁECZNOŚĆ – INFRASTRUKTURA I OFERTA SPOŁECZNA

Generalna uwaga: konsultowany obszar nie posiada wystarczającej oferty i infrastruktury społecznej w odniesieniu do większości typów usług (edukacyjnych, opiekuńczych, zdrowotnych, sportowo-rekreacyjnych i in.). Kluczowe jest zabezpieczenie terenów pod te usługi i funkcje i adekwatne ich rozplanowanie, ograniczające docelowo konieczność przemieszczania się komunikacją indywidualną – samochodową, w zasięgu dojeżdżenia pieszo od terenów mieszkaniowych. Sytuacja pod tym względem znacznie różnicuje się w części zachodniej obszaru, gdzie dostęp do komunikacji publicznej, ale także oferty sąsiedniej dzielnicy Podgórze jest dobry. W części wschodniej natomiast (Rybitwy, Złocien) brak infrastruktury społecznej jest zdecydowanie bardziej dotkliwy. Pomysł na projektowanie dzielnicy rozwojowej pod kątem mieszkaniowym powinien przede wszystkim wychodzić od rozplanowania obszarów pod usługi, z których będzie mogła korzystać ta rosnąca społeczność (precyzyjne zapisy w planie miejscowym i zabezpieczenie środków na wykup terenów pod funkcje publiczne).

Kultura

- Brakuje instytucji i oferty kulturalnej, świetlicy, czytelnicy - pozwalających na skorzystanie z oferty czasu wolnego zarówno dla dzieci jak i dorosłych. Pomiędzy osiedlem Złocien a nowopowstającą zabudową w okolicy ul. Mierzei Wiślanej potrzebny jest nowy obiekt kultury (taki jak na przykład dom kultury przy ul. Myśliwskiej);
- Praktycznie nie istnieje oferta dla seniorów, seniorzy nie mają się gdzie spotykać, gdzie wyjść;
- Potrzebna jest przestrzeń do działań oddolnych mieszkańców, integracji sąsiedzkiej, realizacji pomysłów i spotkań. Nie ma miejsca centrotwórczego, miejsca spotkań, miejsca gdzie toczy się życie osiedla. Brakuje oferty integracyjnej dla mieszkańców, ludzie nie mają gdzie się spotykać, nie mają też jak dojechać (brak chodników, dzieci są dowożone samochodami bo nie ma innej możliwości);
- Na terenie potrzebna jest oferta rozrywkowa – restauracje, kino, basen, miejsca spotkań dla mieszkańców i młodzieży.

Edukacja i usługi opiekuńcze

- Istniejąca infrastruktura edukacyjna bardzo szybko będzie niewystarczająca (nowa szkoła przy ul. Agatowej za kilka lat może być już przepełniona), trzeba perspektywicznie myśleć już o kolejnej. Na Płaszowie szkoła działa na dwie zmiany, jest obawa, że bez rozwoju infrastruktury edukacyjnej również w tej, nowo otwartej szkole trzeba będzie wprowadzić zmianowość;
- Na terenie nie ma publicznego żłobka, powinno być też więcej miejsc w przedszkolach publicznych. Przedszkola prywatne często dysponują gorszą, mniej dostosowaną do potrzeb infrastrukturą, nie są to obiekty które były projektowane pod te funkcje. Placówki publiczne są dla rodziców tańsze i zapewniają dzieciom lepsze warunki lokalowe (dostosowanie układu wnętrza, dostęp do zieleni itp.);
- Brak miejsc spotkań dla seniorów i oferty stricte opiekuńczej - Domu Pomocy Społecznej (najbliższy znajduje się przy ul. Łanowej).

Sport i rekreacja

- W obszarze brakuje miejsc spacerowych – nie ma gdzie chodzić. Mieszkańcy korzystają z wałów Wiślanych, ale nie ma tam ścieżki pieszej, jest tylko rowerowa. Do tej ścieżki rowerowej od Złocienia nie ma jak dojechać, nie ma rowerowego połączenia;
- Na terenie brakuje boisk, obiektów sportowych ogólnodostępnych, terenów rekreacji na powietrzu zapewniających różne możliwości aktywności fizycznej. Nie ma gdzie pograć w piłkę, za mało jest ścieżek rowerowych. Jesteśmy jedyną dzielnicą bez basenu;
- Tereny zielone za S7 są bardzo słabo dostępne, a stanowią potencjał rekreacyjny dla obszaru. Potrzebne byłoby udrożnienie dostępu do nich i zagospodarowanie (np. takie jak w przypadku Błonia Niepołomickich). Dotyczy to także kąpieliska Brzegi – trudno dostępnego z uwagi na oddzielenie S7 i brak komunikacji publicznej. Potencjał wykorzystania miejsca jako przestrzeni rekreacji dla mieszkańców (darmowe wejście, system alejek spacerowych);
- Teren przy torach kolejowych mógłby być wykorzystany do rekreacji (ścieżka pieszo-rowerowa);
- Nie ma wybiegu dla psów – psy wyprowadzane są wzdłuż dróg, na chodniki;
- Brak miejsc do grillowania, piknikowania;
- Na terenie nie ma gdzie bezpiecznie pojechać na rolkach, na płaskiej nawierzchni i dłuższym odcinku. Teren pod taką aktywność, ale też jazdę na rowerze czy spacerować mógłby być przygotowany wzdłuż Drwiny.

Usługi zdrowotne

- Bardzo słaba oferta usług zdrowotnych dostępna w obszarze (jest na Złocieniu i na Płaszowie – poza obszarem). Na terenie usługi są rozproszone i mocno ograniczone, brakuje punktu pobrań/diagnostycznego, nie ma też budynku który mógłby skupiać funkcje zdrowotne i był dostosowany do potrzeb różnych grup osób (także architektonicznie). Jest to brak mocno odczuwalny na Złocieniu;
- W obszarze jest tylko jedna apteka, która ma dość wysokie ceny.

Usługi administracyjne i inne

- Tereny przeznaczone w planie pod usługi zapełniają owszem usługi, ale często nie te najbardziej lokalnie potrzebne, a te najbardziej komercyjnie opłacalne.
- Zabezpieczenie „dołów usługowych” – parterów w nowopowstających budynkach na cele usług dla mieszkańców;
- Potrzebny byłby punkt obsługi mieszkańców UM – dziennik podawczy, mini punkt obsługi taki jak w centrach handlowych np. Bonarce. Najbliższe miejsce załatwiania spraw urzędowych to jest ul. Wielicka, gdyby punkt był w obszarze to byłoby to ułatwienie dla mieszkańców;
- Brak placówki pocztowej.

Rozwiązania:

- Zgłoszenie od (...) – dopuszczenie w MPZP 30% usług związanych z rekreacją – np. ścieżka spacerowo – historyczna (historia miejsca, ludzi z nim związanych), wystawa kamieni, wydzielenie części kąpieliska (szatnie, przebieralnie, obiekty gastronomiczne, sala taneczna), molo nad wodą, siłownia na powietrzu, wybieg dla psów, boisko, wystawa sprzętu ratowniczego. Obiekt mógłby być bezpłatnie dostępny dla mieszkańców i pełnić funkcje całoroczne (lodowisko i in.);
- Powstanie centrum sportowego – duży obiekt sportowy obejmujący boiska, siłownię, plac zabaw, ściankę wspinaczkową, park linowy itp.;
- Utworzenie domu kultury wraz z przestrzenią do integracji sąsiedzkiej, spotkań, realizacji oddolnych pomysłów.

DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZA

Zgłoszone problemy i obawy:

Zmiana przeznaczenia terenów

Przedsiębiorcy z firmy (...) Zmiana funkcji przeznaczenia terenu eksploatowanego do tej pory przez (...)

- Są właścicielami 100 ha (teren za S7). Kończą eksploatację żwiru – ich doświadczenia to Bagry, Przylasek Rusiecki, Kryspinów, Zakrzówek). Od 2018 uruchomili na obszarze po wyrobiskach żwirowych kąpielisko (Przystań Brzegi) ale nie mogą stworzyć infrastruktury rekreacyjnej - gastronomicznej (nie wolno im zabudować terenów i zlokalizować budynków pod działalność restauracyjną, hotelową, rekreacyjną etc.) Wnoszą o zmianę funkcji tych terenów;

- Od 2021 roku mają decyzję środowiskową na budowę centrum rekreacyjno – hotelowego ale w decyzji RM w sprawie MPZP zdefiniowano funkcje tego terenu jako zieleń urządzoną i nie mają możliwości zainwestowania. 26h to teren ogrodzony i monitorowany – „najbezpieczniejsze i rodzinne kąpielisko”. Chcą uzyskać możliwość zagospodarowania 30% terenu na infrastrukturę rekreacyjną sportowo hotelową.
(pozytywna reakcja pozostałych uczestników grupy);

Właściciel sortowni odpadów budowlanych

- Jest właścicielem 2,5 h terenu. Miasto w planowanych koncepcjach zmienia przeznaczenie jego terenu przy rzece Drwini na zieleń. Właściciel do tej pory (na poprzednich spotkaniach bardzo aktywny) był przeciwny jakimkolwiek zmianom jest teraz gotów na zmianę funkcji tego terenu na mieszkalnictwo w intensywnej zabudowie albo na przemysł, usługi.

Reprezentanci właścicieli nieruchomości zlokalizowanych na terenie MPZP Biskupińska (Karta 64)

- Należy jak najszybciej wrócić do MPZP Biskupińska i zapisów wtedy tam poczynionych czyli intensywnej zabudowy mieszkaniowej. Powrócić do Planu, który „padł” z „Nowym Miastem”.

Przenoszenie działalności gospodarczej na inne tereny

Właścicielka firmy (...)

- Potrzeba wspólnej, obiektywnej oceny i zarazem dialogu z poszanowaniem dla działalności przedsiębiorców na tym terenie (czy firma jest szkodliwa dla środowiska, mieszkańców);
- Potrzeba rzetelnych, kompetentnych wycen wartości firm uznanych za trudne dla środowiska i mieszkańców. Konieczny jest rzetelny audyt – wycena wartości firmy i poniesionych nakładów inwestycyjnych. Obiektywna wycena przenoszonych nakładów;
- Jeżeli mają nas przenieść np. do Nowej Huty to musimy mieć rzetelną wycenę i rzetelny audyt (wymiana substancji);
- Brak przygotowanych terenów pod ewentualne zmiany lokalizacji.

Inne wypowiedzi

- Audyt (policzyć) kto rzeczywiście chce się przenieść;
- Oczywiście zmiana terenów pod działalność gospodarczą tylko za odszkodowaniem.

Ograniczenie lub likwidacja szkodliwej, trudnej dla mieszkańców i środowiska działalności gospodarczej na tym terenie

- Radykalne ograniczenie lokalizacji trudnych firm i uporządkowanie miejsc na zieleń, zrobić miejsce na zieleń, doposażyć komunikację.
- Generalnie, przemysł do Nowej Huty trzeba przenieść.
- Z terenów zalewowych powinny zniknąć uciążliwe zakłady.
- Za blisko Centrum miasta, żeby tu był przemysł typu sortownie, odpady, recykling.
- Zamknięcie działalności gospodarczej szkodliwej dla ludzi.
- Moratorium na nowe zgody/koncesje dla uciążliwych zakładów.
- Danie możliwości wyboru albo doinwestowanie w modernizację albo opuszczenie terenów.
- Ograniczenie działalności szkodliwych firm, współpraca różnych podmiotów przy modernizacji (miasto instytucje naukowe, specjalistyczne) przy poszanowaniu praw przedsiębiorców.

- Narzucenie, przymuszenie do modernizacji uciążliwych firm i wtedy danie możliwości pozostania na tym terenie.
- Miasto musi/powinno zaproponować oferty dla firm trudnych.
- Magazyny generują problemy komunikacyjne.
- To zbyt cenny teren pod Magazyny.
- Rybitwy (centrum handlu hurtowego) relokalizacja firmy za odszkodowaniem.
- Nie powinno być budowy toru motocyklowego, będzie generował hałas i huk (Projekt z Budżetu Obywatelskiego 2015 rok)

Ograniczenie lub zmiana działalności gospodarczej ze wskazaniem na właściwą na tym terenie

- Nie chcemy intensywnej zabudowy ale wszystkiego po trochu: mieszkalnictwo, usługi dla mieszkańców, nieszkodliwy przemysł;
- Rozwój mieszkalnictwa wymusi zwiększenie rynku usług dla mieszkańców;
- Usługi biurowe, usługi dla mieszkańców;
- Jeżeli przemysł to przemysł wysokich technologii;
- Nowoczesne technologie są ok.;
- Czysty przemysł;
- Zakłady torowe Bieżanów mogą zostać przy założeniu nieuciążliwości;
- Niezgoda na intensyfikację zabudowy;

ROZWIĄZANIA

Zapisy ogólne dotyczące terenu

- Trzeba wrócić do całościowego planu dla dzielnicy. Najpierw siatka komunikacyjna, potem podział na funkcje. Zaplanowanie terenu w całości, bo grozi nam totalnych chaos. Samo wyprowadzenie uciążliwego przemysłu nie wystarczy, bo grozi nam tym razem również szkodliwy zalew mieszkaniowy. Nie dla patodeveloperki;
- Dobrym rozwiązaniem jest podzielenie planu na mniejsze obszary. Biskupińska w pierwszej kolejności bo przedyskutowana i bezkonfliktowa;
- Rozwój tej części miasta powinien być związany z rewitalizacją. Austriackie (wiedeńskie pomysły) mogłyby być wzorem.

Wyprowadzenie działalności szkodliwej dla mieszkańców i środowiska

- Przy zmianie planów konieczność uwzględnienia obecnego zagospodarowania a konkretne wyceny powinny uwzględniać plany instytucjonalnych właścicieli;
- Przemysłu nieinwazyjny – ograniczanie działalności firm uciążliwych (konieczność modernizacji, poszukiwanie zewnętrznych pieniędzy na modernizację w kooperacji z różnymi instytucjami w tym i miastem, moratorium na wydawanie zgód i koncesji dla firm uciążliwych, wyprowadzanie firm szczególnie uciążliwych poza teren za uczciwą wycenę, zachęty do przenosin i poszukiwanie terenów pod nowe lokalizacje);
- Przy przenoszeniu firm uciążliwych zadbać aby zakłady były zmodernizowane. Należy wspólnie zabiegać (miasto i przedsiębiorcy) o fundusze UE (KPO);
- Prawdziwa hermetyzacja oczyszczalni, wypowiedzenie umowy kompostowni, zamknięcie garbarni to krok w stronę poprawy jakości powietrza.

Oczekiwania (...)

- Tereny wzdłuż S7 gdzie udokumentowane jest złoże kruszywa naturalnego Brzegi, Brzegi III. Obecnie są to tereny zieleni nieurządzonej. (...) wnioskuje na zmianę w studium na tereny ZU (zielen urządzona) z możliwością eksploatacji kruszywa.

ŚRODOWISKO I TERENY ZIELONE

Problemy, obawy

Deficyt zieleni na obszarze.

- Obszar ma bardzo **mało zieleni** w każdej postaci: i tej **urządzonej** ale także tej **dzikiej**;
- **Ograniczona dostępność do zieleni jaka jest** w obszarze – powody: tereny prywatne (zakazy wstępu, ogrodzenia, itp.) albo zielen jest niedostępna, trudno do niej dotrzeć, przejść (ogrodzenia, budynki, itp.);
- Bardzo **slaba** a czasami w ogóle jej **brak** – dostępność zieleni urządzonej bezpośrednio lub w bliskim **sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej** (wielorodzinnej);
- **Brak** zieleni urządzonej w formie **parków, alejek spacerowych**, itp.;
- Powstają małe skupiska zieleni, coś na wzór parków kieszonkowych, co jest oczywiście ważne i potrzebne jednak obszar teren wymaga także **dużego kompleksu parkowego** – a **tego nie ma**;
- **Zielen dzika** bardzo często **zaśmiecona** – śmieci, dzikie wysypiska śmieci, pozostałości po działalności jakiś zakładów, itp.

Emisja odoru.

- Występują **wyraźne pory** kiedy **odór** jest wysoce **dotkliwy**. Związane są one także z obszarem gdzie wyjątkowo odczuwalna jest ta uciążliwość;
- 18:30 – 22:00/23:00 – codzienny odór na linii wschód – zachód w swoistym „korytarzu odoru” rozciągającym się pasem od Bagrów/Mierzei Wiślanej – Obrońców Modlina – ciąg pomiędzy Christo Botewa – T. Śliwiaka a rzeką Drwiną aż do obwodnicy (S7). Linia wiatrów zachodnich;
- 6:00 – 9:00 kilka razy w tygodniu, odór w obszarze okalającym oczyszczalnię ścieków – występowanie jest powiązane wyraźnie z warunkami atmosferycznymi (zmiana ciśnienia powietrza, itp.);
- „korytarz odorowy garbarni” – na linii wschód – zachód z garbarnią po środku.
- **Odór** jest odczuwalny **w całym konsultowanym obszarze**, ale także pozna nim m.in. ul. Przewóz, Stary Bieżanów czy Płaszów;
- Obawy mieszkańców o to: **co to śmierdzi** (?) – odór jest wysoce uciążliwy dla mieszkańców, dodatkowo boją się o swoje zdrowie ponieważ nie wiadomo czy te zapachy nie są także **szkodliwe dla zdrowia** (?). Zdecydowanie apelują o badania odoru pod kątem jego potencjalnej szkodliwości dla zdrowia;
- **Badania** jakie Urząd Miasta Krakowa posiada **w zakresie emisji odoru** (opracowane przez Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie) zdaniem uczestników konsultacji są niewystarczające:
 - o przede wszystkim są sprzed paru lat,
 - o po drugie są wykonane na podstawie badania ankietowego mieszkańców i nie są pogłębionymi badaniami fizyko-chemicznymi zjawiska odoru na konsultowanym obszarze.
- **Brak wiedzy/informacji** u mieszkańców i użytkowników tego obszaru kto ostatecznie emituje odór (jakie zakłady), w jakiej skali go emituje, co emitują – poziom szkodliwości, itp. Obecnie upowszechnienie się opinii, że wszystkie **zakłady** zajmujące się śmieciami plus oczyszczalnia

ścieków plus kompostownia plus garbarnia emitują odór i są **równie uciążliwe dla otoczenia**, a może wcale tak nie jest (?), **możliwe że są** nawet znaczne **równice** (?);

- Mamy XXI wiek i na pewno jest technologia do badania odoru (!) – trzeba zbadać i **wiedzieć jasno: kto** emituje, **co** emituje, **kiedy** emituje, **ile** emituje, **gdzie** to „leci”. Dlaczego tego się nie robi? W efekcie przenoszenie odpowiedzialności za smród pomiędzy jednym podmiotem/zakładem a drugim. Takie „**przerzucacie się**” **odpowiedzialnością**;
- **Temat odoru** jest dyskutowany od lat i ... **tylko dyskutowany**. Nic się z tym nie robi, nic się nie zmienia poza tym że z roku na rok śmierdzi bardziej;
- Przedstawiciele Urzędu Miasta Krakowa powszechnie (media) wypowiadają się, że **oczyszczalnia ścieków** jest odpowiedzialna za 40% emitowanego odoru. Zdaniem uczestników konsultacji: to i tak jest zdecydowanie za dużo, **to aż 40%**, to sytuacja bardzo zła – mamy XXI wiek, szereg technologii jakie można wprowadzić aby oczyszczania ścieków nie była uciążliwa, w szwedzkich oczyszczalniach ścieków nie tylko nie ma odoru, ale pije się wodę która „wychodzi” z oczyszczalni po procesie oczyszczenia ścieków (*rzeczywiście - przykład oczyszczalni pod Uppsala – przypis Dagmara*);
- Lokalizacja **oczyszczalni ścieków w środku miasta** nie jest korzystna – owszem jak powstawała była na obrzeżach, ale teraz, przy rozwoju zabudowy mieszkaniowej, zaczyna być „w środku” miasta i stąd szereg problemów jakie rodzi i jakie są powszechnie zauważalne;
- **Kompostownia** – często o niej zapomina się mówią tylko o oczyszczalni ścieków jako emitencie odoru, a ona jest w bezpośrednim sąsiedztwie oczyszczalni i prawdopodobnie wydatnie dokłada się do odoru jaki z tego obszaru się uwalnia i powszechnie przypisywany jest oczyszczalni ścieków;
- **Na S7 odór z „firm śmieciowych”** a na **pozostałym obszarze** to głównie z (...);
- **Uciążliwości odorowe powszechnie, często błędnie są przypisywane oczyszczalni ścieków** a to co naprawdę śmierdzi i o czym się zdecydowanie mniej mówi to (...) – główny emitent smrodu w obszarze;
- (...) – mocny emitent smrodu. Przede wszystkim to zakład jakie powinien **w pierwszej kolejności zostać poważnie zdiagnozowany** przez specjalistów. Należy poddać badaniom odór i jego szkodliwość zdrowotną oraz określić skalę uciążliwości dla otoczenia. Uciążliwości odorowe z (...) są w zasadzie stałe: rano i wieczorem śmierdzi;
- **W (...) widać odpady (!) – nie są** w żaden sposób **zabezpieczone**, koparki przerzucają je z miejsca na miejsce. Na tym terenie składowane były wcześniej także odpady medyczne – wielka obawa czy to nie przenika do wód gruntowych (?), jaka skala szkodliwości (?);
- (...) – to **zakład do likwidacji a nie żadnej modernizacji**;
- Należy **ograniczyć działanie** tego „trudnych” firm (emitentów odoru) w tym obszarze;
- Emitentem smrodu jest też **kanalizacja** – podłączanie nowych osiedli mieszkaniowych, więcej ścieków, słaby niewydolne systemy kanalizacyjne/kolektory;
- (...) – emitent brzydkiego zapach latem kiedy pozostawione produkty rolne gniją. Uciążliwość ta jest jednak znikoma przy skali innych uciążliwości odorowych takich jak m.in. (...) czy oczyszczalnia ścieków;
- Rozważania na temat przeniesienia / **zmiany lokalizacji „firm odorowych”** – komentarz: oczyszczalni ścieków nie da się przenieść, ale zakłady emitujące uciążliwości odorowe już można przenieść do innej lokalizacji, poza tym obszarem;
- **Przeniesienie zakładów do innej lokalizacji (poza ten teren) będzie ciągnąc się długimi latami**. Będą protesty zakładów do przeniesienia, ciągnące się w nieskończoność procesy, itp. - cały temat poradzenia sobie ze smrodem nie będzie rozwiązywany i będzie się przedłużał, i trwał. Dlatego zdecydowanie **warto** w tym czasie podjąć działania zmierzające do **modernizacji tych zakładów** tak aby eliminować uciążliwości odorowe jakie emitują;
- Obawa ze strony **środowiska przedsiębiorców: koszty przeniesienia** są bardzo wysokie, zakłady zainwestowały w dotychczasowych lokalizacjach znaczne środki, odszkodowania jakie mogą być zaproponowane (w wyniku zmiany lokalizacji) będą kalkulowane po kosztach pierwotnej lokalizacji zakładu a to było np. 10 lat i ceny te są zdecydowanie niższe niż obecne stawki. Proponowane odszkodowania przez Miasto Kraków nie pokryją kosztów przeprowadzki. Tym samym firmą które miałyby być przeniesione grozi bardzo **duża strata finansowa**.

Wody opadowe - zalewanie.

- **Nie ma jasności / wiedzy / powszechnej informacji** jakie **plany w zakresie retencjonowania wody** i rozwiązywania problemu wody (zwłaszcza wody opadowej) w obszarze ma Miasto Kraków. Nie wiadomo co jest planowane, itp. To budzi niepokój i rodzi niepewność, obawy;
- **Braki w kanalizacji deszczowej** na konsultowanym obszarze – w znacznej części obszaru taka kanalizacji nie działa/ nie ma jej;
- Potrzeba **zbiorczej kanalizacji deszczowej** na tym obszarze – **brak** powoduje problemy z podtapianiem poszczególnych terenów;
- Teren konsultowanego obszaru to **teren najniżej położony w Krakowie**, to taka niecka i dlatego trzeba to brać pod uwagę, że sprawa wody ma dla tego obszaru zdecydowanie większy priorytet/znaczenie jak dla innych. **Woda jest tutaj problemem;**
- Często przykłady/zachowania ograniczania dobrej retencji wody – **zasypywanie rowów melioracyjnych** np. przez budowanie podjazdów do działek/domów w efekcie zlewane się wody na niżej położone tereny/działki i zalewanie sąsiadów. Wydawanie zgód przez zarząd dróg na takie rozwiązania – tak jest a nie powinno być to dopuszczalne. Robienie sobie nawzajem kłopotów sąsiedzkich;
- **Bardzo zły stan, przepustowość rowów melioracyjnych** – rowy niedrożne, w części zasypane. Nie są także regularnie czyszczone i utrzymywane w stanie pozwalających na efektywne retencjonowanie wody;
- **Duże zabetonowanie obszaru uniemożliwiająca swobodną filtrację wody do gruntu** – woda przepływa, gromadzi się i zalewa/podtapia poszczególne tereny;
- Miasto Kraków zrealizują wszystkie projekty w tym obszarze, powinno je **konsultować z Wodami Polskimi**, czy przypadkiem dany projekt nie wpływa negatywnie na kwestie wody – nie wiadomo czy tak jest (?).

Zagrożenie powodziowe.

- Cały konsultowany obszar jest w zasięgu obszaru zalewowego Wisły – **zagrożenie powodzią**. **Prawo wodne** zakazuje lokacji w takim terenie zakładów zajmujących się segregacją i przerobem odpadów, składowania odpadów, gromadzeniem śmieci i substancji niebezpiecznych. Widoczna jest więc **kolizja** pomiędzy zalecenia prawa wodnego a rzeczywistością – **funkcjonowaniem** tego typu **zakładów** w konsultowanym obszarze;
- **Zagrożenie powodzią z Wisły** ale też **Serafy i Drwiny** – obawy mieszkańców;
- Firma (...) – jeden z zakładów działających na terenie konsultowanego obszaru, jest w pełni **przystosowany do** przeciwdziałania **ewentualnym** skutkom **powodzi** – ma stosowne zabezpieczenia, systemy antypowodziowe. Ma też stosowne pozwolenia środowiskowe do prowadzenia swojej działalności w tej konkretnej lokalizacji.

Wody podziemne – Zbiornik Bogucice

- Lokalizacji firm w terenie, ale też intensyfikacja zabudowy terenu, może skutkować (obawa) naruszeniem zbiornika wód podziemnych – rezerwuarem wody dla wielu obszarów przede wszystkim gmin sąsiednich dla Krakowa (m.in. Wieliczka).

Tor samochodowo - motocyklowy – sprzeciw co do lokalizacji tej inwestycji (projekt z budżetu obywatelskiego sprzed 8 lat)

- Budowa betonowego toru samochodowo – motocyklowego przy ul. Kosiarzy, w sąsiedztwie oczyszczalni ścieków i toru kolejowego budzi sprzeciw mieszkańców i **obawy wycinki drzew** pod tą inwestycje (przy wysokim deficycie drzew w tym obszarze);
- Obawa dużej **uciążliwości hałasowej** – w obszarze jest już wystarczająco wiele uciążliwych „tematów” dla mieszkańców więc hałaśliwy/głośny tor samochodowy budzi sprzeciw;

- Uzasadnienie lokalizacji toru jego genezą – projekt z budżetu obywatelskiego – nie jest zdaniem mieszkańców trafny. Projekt wygrał w budżecie obywatelskim 8 lat temu kiedy w obszarze było mniej mieszkań i możliwe, że na tamten czas nie budził tylu kontrowersji o budzi obecnie.

Przeznaczenie terenu pod zielen ZU i ZR

- **Obszar Brzegów** – wyrobiska kruszywa zalane wodą – należący do (...), przeznaczony w mpzp pod **ZU ogranicza możliwość rozwoju** tego terenu (przez (...)) jako obszaru rekreacji dla mieszkańców – niemożność realizacji obiektów gastronomicznych, itp. – brak możliwości kompleksowego zagospodarowania i wykorzystania terenu;
- **Teren za S7** w mpzp jako ZR jest obszarem z ogromnym potencjałem (zdaniem (...)) – występuje tam złoża które mogłyby podlegać eksploatacji czasowej, po wyeksploatowaniu powstałyby zbiornik stanowiący naturalny polder i zbiornik retencji wody dla całego konsultowanego obszaru, równocześnie zagospodarować mógłby pełnić role obszaru rekreacji dla mieszkańców. Obecnie **przy kwalifikacji ZR obszar ten traci swój potencjał;**

Propozycje projektowe / rozwiązania oczekiwane

- **„Przystań Brzegi”** - propozycja (...) – zmiana mpzp w obszarze Brzegi z ZU – dopuszczenie usług tak aby można było na tym terenie zrealizować inwestycje rekreacyjną (kąpielisko z zapleczem gastronomiczno – hotelowym). Zakład (jako potencjalny inwestor) posiada wydaną przez Urząd Miasta Krakowa w 2021 r. decyzję środowiskową na tego typu realizację ważną do 2029 r. i jest skłonny podjąć się bez zwłoki takiej realizacji po wcześniejszej zmianie planu miejscowego;
- Teren za S7 w przeznaczeniu na ZR - propozycja (...) – zmiana mpzp w zakresie przeznaczenia – **dopuszczenie eksploatacji kruszywa** na czas określony. Zakład podjąłby się eksploatacji, po jej zakończeniu **powstałby naturalny duży zbiornik** (polder mokry) o charakterze zbiornika **retencyjnego** gwarantujący rozwiązanie problemów z wodą na obszarze konsultowanym. Dodatkowo były to teren do zagospodarowany **na cele rekreacyjne**, czyli spełniłby oczekiwania mieszkańców odnoście (obecnie) braku odpowiedniej ilości terenów rekreacyjnych;
- W ramach obszaru Brzegów – przeznaczenie w mpzp pod ZU, część zachodnia obszaru, znajdują się zakłady mechaniczne, warsztatu remontowe czyli zaplecze kopalni (...) Przeprowadzenie zmiany w mpzp tak aby ta część nie stanowiła ZU a odpowiadała dotychczasowym funkcjom jakie teren pełni (propozycja (...));
- Zwiększenie powierzchni biologicznie czynnych oraz bezwzględny nakaz nasadzeń zieleni wysokiej (drzewa – cel: pochłanianie spalin, retencja wody, cień, ograniczenia hałasu, ład przestrzenny) – przy każdej inwestycji jaka jest realizowane w tym obszarze – zapis mpzp, wytyczne w zakresie pozwoleń na budowę, wytyczne inwestorskie;
- Projekt więcej drzew wysokich – nasadzenia zieleni wysokiej w obszarze.
- Wprowadzenie w teren małej architektury – czyli ławki, stojaki na rowery, kosze na śmieci, zaaranżowane miejsca spotkań sąsiedzkich i towarzyszącej im zieleni;
- Przeciwdziałanie chaosowi w przestrzeni poprzez niedopuszczenie do realizacji projektu toru samochodowo – motocyklowego (projekt z budżetu obywatelskiego);
- Przeznaczenie/wykupienie przez Miasto Kraków terenu od (...) i przeznaczenie go pod **duży park**. Zmiana przeznaczenia działki na ZU;
- **Rekultywacja rzeki Drwiny** – oczyszczenie koryta ze śmieci, naturalnych zatorów itp., tak aby podnieść jej walor krajobrazowy, ale także przeciwdziałać przykremu zapachowi wody z rzeki (likwidacja tej uciążliwości). Kolejno wyznaczenie tam / realizacja **parku linearnego** wzdłuż rzeki;
- **Brzegi** – zrobienia tam **drugiego Zakrzówka** (kąpielisko miejskie);
- Przeprowadzenie przez Miasto Kraków rzetelnych **badń fizyko – chemicznych odoru** jaki jest uciążliwością dla konsultowanego obszaru. W oparciu o wyniki badań przyjęcie identycznych rozwiązań dla wszystkich podmiotów (firm) z terenu;

- Rozważenie/wyznaczenie nowej lokalizacji w Krakowie na **drugą oczyszczalnię ścieków** – oczyszczalnia ścieków jaka jest traci swoją wydolność, nie powinno się do niej przyłączać kolejnych dostawców ścieków.

FORMULARZ REFLEKSJI ODROZONEJ

REFLEKSJA I

Kierunek przekształceń terenów których dotyczyły konsultacje, został wyznaczony 10 lat temu w Studium Uwarunkowań i Kierunków Rozwoju Krakowa. Był to okres wystarczający na przygotowanie się do zmian, zarówno jeśli chodzi o władających nieruchomościami jak i mieszkańców. W związku z powyższy należy kontynuować prace planistyczne wg wytycznych studium. Przemawiają z tym także następujące argumenty:

1. Ekonomia. Jak czytamy w Analizie zasadności przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „biskupińska – rybitwy”, jednym z głównych założeń i celów procedowanego planu miejscowego jest: Określenie nowych dyspozycji przestrzennych w oparciu o ustalenia Studium, w szczególności wykształcenie w południowej części obszaru ośrodka centrotwórczego o charakterze śródmiejskim. W pełni popierając ten cel pragnę zwrócić uwagę, że poza zapisami przyszłego planu, dla faktycznego osiągnięcia powyższego założenia, konieczne będzie uwzględnienie czynnika ekonomicznego. Tereny będące przedmiotem wniosku są obecnie wykorzystywane przez władającego jako baza produkcyjna dla prowadzonej działalności gospodarczej. Nieruchomości przynoszą stały i pewny zysk, dlatego też wprowadzone w planie miejscowym zmiany zostaną zrealizowane w postaci nowej zamierzonej przez gminę funkcji wtedy i tylko wtedy jeżeli ich realizacja będzie wynikała także z rachunku ekonomicznego władającego.

2. Wspólnota. Zarówno w "Strategii Rozwoju Miasta Kraków 2030" jak i w przedstawionej Radzie Miasta Krakowa w dniu 21.04.2021 r. Informacji Prezydenta Miasta Krakowa do Studium uwarunkowań i kierunków podkreśla się konieczność „uwolnienia” nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową. Także bieżące prace planistyczne, w tym strategiczny miejski plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Biskupińska” ma służyć temu celowi. Jak czytamy w strategii rozwoju miasta oraz licznych publikacjach ekspertów, przyszły sukces Krakowa jako metropolii w dużej mierze jest zależny od zdolności do pozyskania i zatrzymania wykształconych i wykwalifikowanych mieszkańców. W „Strategii Rozwoju Krakowa 2030” czytamy, że: „Kraków dysponuje wysokiej jakości kapitałem ludzkim, wieloma wykształconymi i wysoko wykwalifikowanymi osobami, które często podejmują pracę w firmach w sferze nowoczesnych technologii czy zaawansowanych usług biznesowych. Krakowian charakteryzuje kreatywność, której wyraz dają właściciele startupów czy firm designerskich. Wymienione cechy są nierozzerwalnie związane z genius loci miasta. To właśnie dlatego, że w Krakowie przeszłość łączy się z przyszłością, tradycja z nowoczesnymi technologiami, do tego miasta - w czasach negatywnych trendów demograficznych - przyjeżdżają ludzie z zamiarem związania się z nim na stałe. Chcemy, aby Kraków był miastem wyboru miejsca zamieszkania, pracy, nauki, spędzania wolnego czasu, atrakcyjnym dla ludzi kreatywnych.” W dokumencie tym zwraca się także uwagę na słabości Krakowa, wśród których wymienia się: niewystarczające tempo przygotowywania terenów pod inwestycje i odpływ wysoko wykształconych ludzi z regionu i kraju. Jedną z przyczyn tego odpływu są wysokie ceny mieszkań, zarówno tych kupowanych na własność jak i w konsekwencji tych najmowanych. Nawet wysokie zarobki czy genius loci Krakowa mogą w wielu wypadkach nie być wystarczającą zachętą, by w mieście pozostać lub w nim zamieszkać, gdy znaczną część dochodów trzeba przeznaczyć na ratę czy czynsz. Oczywiście jest, że samorząd terytorialny nie ma wpływu, lub wpływ ten jest ograniczony, na niektóre z czynników wpływających na ceny mieszkań. Wynagrodzenia w branży budowlanej czy ceny materiałów budowlanych nie są domeną miasta. Są jednak dwa pokrewne obszary w których aktywność samorządu może wpłynąć na obniżenie cen na rynku mieszkaniowym: przeznaczenie nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową oraz ich zbrojenie i skomunikowanie. Działania te mają decydujący wpływ na cenę gruntów

pod nowe budownictwo mieszkaniowe, na którym to rynku obserwujemy niepokojącą tendencję. W latach 2020-22 ceny nieruchomości z przeznaczeniem pod zabudowę mieszkaniową wzrosły w Krakowie o ponad 40%, a ich średnia cena za metr kwadratowy osiągnęła na koniec pierwszego kwartału 2022 r. wartość 718 zł (71 800 zł za ar). Biorąc pod uwagę, że cena gruntu przekłada się na około 30% ceny oddanego do sprzedaży mieszkania, to jest to jeden z podstawowych czynników wzrostu cen mieszkań w Krakowie. Potencjał mieszkaniowy tych terenów został dostrzeżony przez Prezydenta Miasta Krakowa oraz Radę Miasta w obecnym Studium Uwarunkowań i Kierunków. Obszar ten w przeważającej mierze został przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową i usługową. Pamiętając, że tereny te są w zaopatrzone w infrastrukturę techniczną, ostatnim elementem uniemożliwiającym ich wykorzystanie zgodnie ze strategicznym przeznaczeniem jest obowiązujący na tym obszarze stary plan miejscowy.

Podsumowanie

Dla efektywnej realizacji celów procedowanego planu miejscowego obszaru „Biskupińska” konieczne są takie jego zapisy które pozwolą na optymalizację inwestycji mieszkaniowych na tym terenie, oczywiście w granicach wyznaczonych przez studium.

REFLEKSJA II

Zdecydowanie w tych dzielnicach brakuje infrastruktury: chodników, ścieżek rowerowych. Konieczne jest przedłużyć ulice Domagały, puścić tramwaj, przy zrobionej już nad a4 dorobi zjazd, aby od Wieliczki był wyjazd i wjazd. Brakuje punktów użyteczności publicznej takich jak szkoły średniej, żłobka, domu kultury, porządnej przychodni. Sfera przemysłowa musi zainwestować w technologie, szczególnie garbarnia, oczyszczalnia ścieków czy kompostownia. Wówczas jest do pogodzenia mieszkania z przemysłem, bo ludzie tu mieszkający też chcą mieć blisko do pracy. Duży korek jest z powodu braku przejazdu z ul. Bieżanowskiej na Nowa Huta, tam już dawno miała być estakada. Największym problemem są korki, bo w pierw nie buduje się bloków, tylko drogi, a potem z rozwagą strefa mieszkaniowa z przemysłową rozlokowana. Te dzielnice to max. 10 tys mieszkańców przyjmą i koniec. A nie robić samej mieszkaniówki, bo to tereny zalewowe.

REFLEKSJA III

Po raz pierwszy uczestniczyłam w tego rodzaju spotkaniu i jestem pełna uznania dla organizatorów. Ponieważ tematyka dotyczyła terenów położonych nieco dalej od mojego miejsca zamieszkania, więc głównie przysłuchiwałam się opiniom uczestników. Mam nadzieję, że wysłuchanie mieszkańców będzie priorytetem przy podejmowaniu decyzji o zagospodarowaniu terenów.

REFLEKSJA IV

Przy dzisiejszej wysokiej inflacji oraz wysokich kosztów życia proszę o pozostawienie placu handlowego rybitwy przy obecnej lokalizacji tak aby okoliczni mieszkańcy mogli nadal kupować warzywa i owoce w atrakcyjnych cenach od upraw rolników z pobliskich wsi. Ponadto prosimy o rozważenie nad ewentualnymi nowymi blokami przy obecnej bardzo słabej infrastrukturze drogowej tj. przy tworzących się już długich zatorów drogowych w godzinach szczytu, zwłaszcza w okolicach weekendu tj. w poniedziałki i w piątki przy trasie wylotowej z Krakowa tj. S7. Biorąc po uwagę również liczne zatory drogowe w okolicy pętli tramwajowej Płaszów prosimy o rozważenie budowy tramwaju w kierunku os zlocien przy skrzyżowaniu ul. Bartników i Śliwaka na poziome -1 tak aby zapobiec paraliżowi drogowemu zwłaszcza że jest to droga dojazdowa do S7 oraz budowy parkingu park& drive wielopoziomowego dla ewentualnych okolicznych mieszkańców z pobliskich wsi, aby pomieścić jak najwięcej samochodów, aby nie doprowadzić do sytuacji jak dot. parking na os. Bieżanów gdzie o godz. 6.30 nie ma już wolnego miejsca parkingowego. Proszę również o budowę więcej żłobków samorządowych, bowiem mimo zapisu dziecka tuż po urodzeniu do 2 żłobków z terenu dz.13 dziecko było na liście oczekujących do zapisu dopiero na 198 pozycji. Dziękuję i proszę o uwzględnienie Nin. uwag, pozdrawiam Agnieszka

REFLEKSJA V

Nazywam się ..., jestem współzałożycielką i współwłaścicielką (...) oraz (...) (dalej, dla ułatwienia, określanych jako (...)) – jednych z niewielu na polskim rynku prywatnych firm tej wielkości w branży

ekologicznej o pełnym polskim kapitale, założoną przez mieszkańców Krakowa i od początku rozwijających się w naszym mieście. Pisząc o Krakowie używam określenia „nasze miasto”, ponieważ nie tylko tu mieszkamy, ale to właśnie w Krakowie postanowiliśmy w 1990 roku założyć firmę i od tego czasu nieustannie się rozwijamy, aktywnie wspierając swoją działalnością Gminę Miejską Kraków. (...) w ostatnich latach zainwestowało w Krakowie w rozwój oraz najnowsze technologie kilkaset milionów złotych i planujemy dalsze prorozwojowe, proekologiczne oraz przyjazne środowisku i mieszkańcom inwestycje. Dziś (...) posiada dwa oddziały poza Krakowem (w Tarnowie i Trzebini), jednak główną siedzibą firmy pozostają działki przy ul. Nad Drwiną w Dzielnicy XII. Dlatego też w ramach niniejszej refleksji odroczonej, chcę przedstawić stanowisko naszej firmy oraz oczekiwania względem działań władz Gminy Miejskiej Kraków. Profil działalności naszej firmy Naszą działalność związaną z odpadami rozpoczął na początku lat 90-tych Mieczysław Jakubowski, otwierając w Krakowie punkt skupu surowców wtórnych pod marką Przedsiębiorstwo Wielobranżowe (...).

Na przestrzeni lat stale poszerzaliśmy naszą ofertę o odbiór nowych rodzajów odpadów, a wraz z inwestycjami w środki transportu, również o zbieranie odpadów przemysłowych bezpośrednio od ich wytwórców i odbiór odpadów komunalnych od właścicieli nieruchomości. Naturalnym etapem w rozwoju firmy było podjęcie decyzji o budowie infrastruktury pozwalającej na przetwarzanie zebranych odpadów. Obecnie jako (...) przetwarzamy odpady zebrane przez firmę (...) oraz dostarczane nam przez naszych kooperantów.

Wpływy podatkowe w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 30 września 2023 r. (koniec III kwartału) (...) oraz (...) w ramach swojej działalności wygenerowały 376 milionów złotych przychodu. Część tej kwoty wpłynęła do budżetu Gminy Miejskiej Kraków – zarówno w formie podatków lokalnych jak i CIT, PIT i innych opłat lokalnych. Tu pragniemy nadmienić, że działalność obydwu firm oraz przychody w sporej części generowane są w innych gminach województwa, jednak ich bezpośrednim i de facto fiskalnym beneficjentem jest wyłącznie Gmina Miejska Kraków – gdyż siedziba firmy oraz nasze miejsce zamieszkania znajdują się właśnie w naszym mieście. Wpływy podatkowe dla Gminy Miejskiej Kraków to również podatki płacone przez zatrudnianych w naszej firmie pracowników. Z ponad 200 osób na dzisiaj pracujących w trzech oddziałach, ponad połowa to mieszkańcy Krakowa. Od lat generujemy miejsca pracy, zarówno dla pracowników mniej wykwalifikowanych, jak i specjalistów pracujących w naszej krakowskiej siedzibie. Pragniemy podkreślić, że zgodnie z wartościami naszej firmy zwracamy szczególną uwagę na stabilność zatrudnienia w (...) – blisko 97% osób posiada umowę o pracę, a duża część to osoby, które pracują w naszej firmie od kilkunastu lat. Jako polska, rodzinna firma, świadoma współodpowiedzialności za rozwój Polski i Krakowa, nie unikamy płacenia podatków i nie „oszczędzamy” umowami cywilno-prawnymi. Traktujemy mieszkańców i gminę poważnie i o takie traktowanie również prosimy. Ponad 50 mln zainwestowane od 2022 roku. Ostatnie lata to czas przyspieszonego rozwoju inwestycyjnego naszej firmy. Jako liderzy zielonych zmian dbamy o stosowanie najnowocześniejszych technologii, których wdrażaniem poszczycić się może niewiele firm w Europie. Dopasowujemy również nasze rozwiązania do zmieniającego się prawa – nasze niedawne inwestycje w instalacje do sortowania odpadów budowlanych są odpowiedzią na wchodzące w życie ogólnopolskie przepisy dot. obowiązku selektywnej zbiórki tego rodzaju odpadów, które zaczną obowiązywać już od 1 stycznia 2025 roku. Tylko w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 30 września 2023 r. (koniec III kwartału) na liście najważniejszych inwestycji w firmach (...) i (...) odnotowaliśmy:

- Zakup nowoczesnych, przyjaznych środowisku środków transportu (głównie fabrycznie nowe pojazdy ciężarowe: nowoczesne śmieciarki spełniające normy EURO6 do zbierania zmieszanych odpadów komunalnych oraz inne nowe pojazdy do zbierania odpadów segregowanych) – wartość: 14 mln zł.
- Budowa budynków i budowli, w tym: hermetycznej hali przeznaczonej do wstępnego przetwarzania odpadów segregowanych i komunalnych oraz kontynuacja budowy hal i zaplecza logistycznego, a także warsztatu wraz z zapleczem socjalnym i hal magazynowo-przeładunkowych – wartość: 9,6 mln zł.
- Budowa punktu zbierania i przeładunku odpadów w zamkniętej wiacie, w celu likwidacji magazynowania odpadów na otwartym placu magazynowym.
- Zakup wyposażenia hal, czyli nowoczesnych maszyn i urządzeń, w tym: linia do segregacji odpadów selektywnie zbieranych, linia do segregacji odpadów budowlanych, specjalistyczne maszyny do przetwarzania odpadów komunalnych i budowlanych - wartość: 22,2 mln zł.
- Zakup urządzeń technicznych i maszyn, w tym: stacji transformatorowych, dodatkowych maszyn do przetwarzania odpadów, wyposażenie budowanych hal w nowoczesny system ppoż. – wartość: 4,6 mln

zł. Łączna wartość inwestycji poczynionych w ostatnich siedmiu kwartałach przez naszą firmę przekroczyła 50 milionów złotych. (...) – przyjazny sąsiad. Z dumą podkreślamy, że przez ostatnie lata wdrożyliśmy na terenie zakładu rozwiązania, które skutecznie wyeliminowały uciążliwości zapachowe. Spośród najważniejszych należy wymienić:

- Proces przetwarzania i magazynowania odpadów odbywa się w halach.
 - W 2020 roku całkowicie zrezygnowano z magazynowania odpadów potencjalnie odorotwórczych w zewnętrznej strefie buforowej, a od 2022 proces przeładunku odpadów odbywa się tylko w izolowanej wiacie zapobiegającej oddziaływaniu warunków atmosferycznych na odpady
 - Zastosowanie skutecznej biofiltracji gazów w procesie biologicznego przetwarzania odpadów spowodowało ograniczenie emisji amoniaku, siarkowodoru i innych substancji zapachowych - proces monitorowany jest przez zewnętrzne laboratorium akredytowane.
 - Zakup specjalnego, niestacjonarnego urządzenia antyodorowego (armatki) ustawionego najczęściej przy placu dojrzewania stabilizatu
 - Zastosowanie kurtyny antyodorowej wzdłuż ulicy Nad Drwinia
 - Nasadzenie roślinności wzdłuż ogrodzenia zakładu.
- Ścieki technologiczne są zwracane do procesu.
- Opracowano własną technologię wykorzystania biowęgla w kierunku zmniejszenia uciążliwości odorowej zakładu pod kierunkiem dr inż. Mateusza Malinowskiego i jest ona wdrożona w przedsiębiorstwie.

Dodatkowe działania, które realizowane są na bieżąco na terenie naszego zakładu w Krakowie:

- Ocena przyjętego ładunku w celu określenia wymogów przetwarzania i ewentualnych problemów odorowych
- Rozładunek zmieszanych odpadów komunalnych odbywa się w hali magazynowo – produkcyjnej.
- Stosowanie oprysków antyodorowych (ciągłych – armatka) i okresowych (ręczny aerator).
- Ciągły monitoring odorów (pomiar urządzeniem certyfikowanym).
- Ciągłe funkcjonowanie kurtyny antyodorowej.

Investujemy w zieloną przyszłość. Poczynione w ostatnich latach inwestycje to jednak nie koniec naszych planów. Zamierzamy nadal aktywnie rozwijać naszą firmę, inwestując nie tylko w budynki biurowe (trwający remont naszej głównej siedziby), betonowe bioreaktory i boksy magazynowe na terenie bazy (w miejsce stalowych), ale również kolejne instalacje, w tym linię do recyklingu odpadów budowlanych oraz innych, zgodnych z Wojewódzkim Planem Gospodarki Odpadami na lata 2023–2028. Nieprzerwanie będziemy inwestować w najbardziej nowoczesne, zgodne z najwyższymi normami ochrony powietrza, pojazdy transportujące odpady i wspomagające, a także maszyny i urządzenia do przetwarzania odpadów Czego oczekujemy. Jako firma, która od ponad 30 lat rozwija się w Krakowie, oczekujemy od władz Gminy Miejskiej Kraków gwarancji stabilności rozwoju. Rozumiemy ją jako trzymanie się organów uchwałodawczych oraz wykonawczych gminy, strategicznych dokumentów, na podstawie których od kilkunastu lat planujemy dalekosiężne i kosztowne inwestycje mające na celu ochronę środowiska i przyjazne współfunkcjonowanie.

W naszej opinii planowanie przestrzenne musi uwzględniać aktualny kontekst zagospodarowania, kwestie właścicielskie oraz historyczne przeznaczenie terenu gwarantowane przez wcześniej przyjęte strategiczne dokumenty.

Plany przestrzenne powinny również odpowiadać aktualnym możliwościom finansowym i organizacyjnym gminy oraz uwzględniać realne skutki zmian ekonomicznych, w tym uszczuplenia podatkowe oraz kwoty przeznaczone na ewentualne wykupy czy odszkodowania. O co wnioskujemy?

W naszej ocenie jako mieszkańców Krakowa, w tym pracowników zamieszkujących bezpośrednio w Dzielnicy XII, możliwe jest kompromisowe rozwiązanie, w którym pogodzony będzie kontrolowany rozwój przestrzeni mieszkalnictwa bez konieczności niszczenia nierzadko kilkudziesięcioletniego dorobku firm, miejsc pracy oraz planów rozwojowych. Zwracamy uwagę, że już teraz możliwa jest koegzystencja skutkująca brakiem potrzeby przemieszczania się pracowników na duże odległości, co oznacza wiele korzyści środowiskowych. Chcemy wspierać działania mające na celu poprawę infrastruktury komunikacyjnej na terenie tej części Krakowa, ze szczególnym uwzględnieniem rozbudowy sieci tramwajowej, drogowej czy też infrastruktury rowerowej i pieszej. Uważamy, że tego typu inwestycje – jednocześnie nieingerujące w sposób radykalny w funkcjonowanie firm, umożliwią osiągnięcie długofalowych korzyści tak dla mieszkańców, jak i przedsiębiorców, a także całego miasta.

Chcemy również podkreślić inne potrzeby infrastrukturalne, wokół których powinny skoncentrować się działania Gminy Miejskiej Kraków w najbliższych latach: inwestycji w infrastrukturę kanalizacyjną, przeciwpowodziową i społeczną (szkoły, przedszkola). Poszerzenia wymaga również oferta komunikacji zbiorowej w tych okolicach – w nowoczesnych, ekologicznych miastach podstawy oferty transportowej dla Mieszkańców.

Te potrzeby niejednokrotnie wybrzmiały podczas spotkań konsultacyjnych i tu, jako członkowie Kłastry Rybitwy oraz firma odpowiedzialna społecznie, deklarujemy wsparcie dla władz Gminy Miejskiej Kraków oraz lokalnej społeczności. Ponadto, w związku z ideami, które były zgłaszane podczas warsztatów konsultacyjnych, nasuwają nam się następujące refleksje:

- Mieszkańcy i Przedsiębiorcy na tym terenie powinni współistnieć. Obie te strefy (przemysłowa i mieszkaniowa) powinny funkcjonować w pewnej symbiozie, mając zapewnioną możliwość rozwoju przynajmniej na obecnych zasadach.
- Niezbędne jest wyraźne oddzielenie tych dwóch stref pasem zieleni o sztucznych, ale wysokich nasadzeniach (nie chodzi o drzewa, ale raczej o utworzenie parku rozrywki w formie nasypu o wysokiej zieleni urządzonej). Takie oddzielenie zablokuje niekontrolowany rozwój jednej lub drugiej strefy
- Ze względu na charakter rzeki Drwiny Długiej (sztuczna rzeka, wypływa z oczyszczalni „Płaszów”, odprowadza sklarowane ścieki do Wisły; jej wody wydzielają odory) nie jest celowe utworzenie parku wzdłuż tej rzeki ani poszerzenie strefy zielonej na jej brzegach. To nigdy nie będzie teren o walorach rekreacyjnych, sami Mieszkańcy os. Złocień nie mają co do tego złudzeń.
- Duży teren parkowo-rekreacyjny może powstać na ogromnym niezabudowanym terenie po wschodniej stronie ul. Domagały, należącym obecnie do (...). Gmina Miejska Kraków mogłaby wykupić ten teren od obecnego właściciela na potrzeby urządzenia dużego parku z infrastrukturą rekreacyjną i sportową.
- Konieczna jest budowa nowych parkingów, które pozwoliłyby obsłużyć komunikacyjnie obszar konsultacji. Najlepsze lokalizacje to: stacja PKP, przejazdy kolejowe, ul. Nad Drwiną.
- Ulica Półłanki powinna zostać poszerzona, tak aby stała się drogą o dwóch pasach ruchu w każdym kierunku.
- Linia tramwajowa powinna zostać poprowadzona środkiem poszerzonej ul. Półłanki, z odgałęzieniem na Bieżanów i na Złocień wzdłuż ul. Agatowej.

REFLEKSJA VI

Przed wszystkim całkowicie chybiony jest pomysł, żeby cały obszar objęty konsultacjami przekształcić w teren wyłącznie o funkcji mieszkalno-usługowej. **JEST TO IDEA Z GRUNTU ZŁA I ŚWIADCZĄCA O NIEKONSEKWENCJI WŁADZ MIASTA KRAKOWA, KTÓRE NAJPIERW (M.IN. W OBECNIE OBOWIĄZUJĄCYM MPZP "PŁASZÓW-RYBITWY") PRZEZNACZYŁY TEN TEREN POD ZABUDOWĘ WYBITNIE PRZEMYSŁOWĄ, A TERAZ CHCĄ O 180 STOPNI ZMIENIĆ KIERUNEK JEGO ROZWOJU. STANOWI TO RAŻĄCE LEKCEWAŻENIE PRAW NABYTYCH PRZEDSIĘBIORCÓW DZIAŁAJĄCYCH NA TYM TERENIE. CO NIEZWYKLE WAŻNE, RÓWNIEŻ MIESZKAŃCY TEGO OBSZARU W TRAKCIE KONSULTACJI WIELOKROTNIE PODNOSILI, ŻE WCALE NIE OPOWIADAJĄ SIĘ ZA CAŁKOWITĄ LIKWIDACJĄ DZIAŁALNOŚCI PRZEMYSŁOWEJ NA TYM TERENIE I W PEŁNI DOPUSZCZAJĄ MOŻLIWOŚĆ KOEGZYSTOWANIA PRZEMYSŁU, USŁUG I MIESZKALNICTWA.** Prace planistyczne oraz przebieg prac koncepcyjnych w Urzędzie Miasta Krakowa powinny więc zmierzać nie w kierunku ustalenia "w jaki sposób stworzyć na tym obszarze nową dzielnicę mieszkalno-usługowo-biurową", lecz w stronę zachowania wielofunkcyjności tej okolicy, z zachowaniem funkcji przemysłowej, przy jednoczesnym rozgraniczeniu stref mieszkalnych i przemysłowych, tak żeby nie generować konfliktów.

Absolutnie konieczna jest również PEŁNA HERMETYZACJA oczyszczalni "Płaszów", na wzór oczyszczalni ścieków w Wiedniu. Trzeba pokreślić, iż nawet oczyszczalnia "Czajka" w Warszawie jest już częściowo zhermetyzowana (zob. https://www.youtube.com/watch?v=F_xLcKl8STM), a w przypadku oczyszczalni "Płaszów" nadal wszystkie obiekty, w których oczyszczane są ścieki, znajdują się "pod gołym niebem", na otwartym powietrzu (bez wybudowania nad nimi pokryw, hal itp.) - trudno się więc dziwić, że generują odory odczuwane nawet w tak odległych miejscach jak Wola Duchacka, Płaszów, Piaski Wielkie, Prokocim.

