

MIEJSKA KOMISJA URBANISTYCZNO – ARCHITEKTONICZNA

Kraków dn. 19 września 2017 r.

OPINIA

dotycząca projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru:

„Balice I”, „Balice II”

Przedmiotem opinii jest projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „**Balice I**”, „**Balice II**” prezentowany na posiedzeniu MKUA w dniu 19 września 2017 r.

MKUA, po przeanalizowaniu projektu planu w jego części tekstowej i graficznej, na podstawie prezentacji dokonanej przez autora planu Panią mgr inż. arch. Agatę Gorczowską - Biuro Planowania Przestrzennego oraz uwag koreferenta P. mgr inż. arch. Andrzeja Magdziaka, jak również udzielonych wyjaśnień, stwierdza, co następuje:

Przy sporządzaniu projektu planu zachowane zostały wymagane prawem procedury oraz sporządzono i wykorzystano niezbędne opracowania pomocnicze.

1. Projekt planu nie narusza ustaleń obowiązującego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa.

Jednocześnie Komisja zgłasza następujące uwagi do projektu planu:

Z uwagi na zapewnienie realizacji celów, dla których sporządzany jest plan konieczne jest uzupełnienie opracowania w oparciu o dyskusję, w której uczestnicy poruszyli szereg istotnych kwestii.

(Dr inż. arch. Romuald Loegler)

Zwrócił uwagę na brak w prezentacji projektu odniesienia się do ważnego opracowania, które winno być bazą wyjściową do ostatecznych ustaleń, tj. Studium Ekonomicznego, które winno być wykonane wzorem innych miast podejmujących lub realizujących problematykę budowania AirPortCity!

Poddał też pod rozagę członków MKUA konieczność przedyskutowania zagadnienia układu komunikacyjnego i dróg wewnętrznych, które winny być wyznaczane w dowiązaniu do uwarunkowań wynikających z koncepcji dróg wojewódzkich i autostrad.

Zwrócił też uwagę na brak czytelności rozwiązań węzłów komunikacyjnych i ich powiązań z systemem dróg głównych i lokalnych, oraz na brak wizji rozwiązania kolizji linii kolejowej z włączeniem układu drogowego do autostrady.

Zaznaczył również, brak ustosunkowania się do zagadnień ochrony akustycznej istniejącej zabudowy mieszkaniowej.

(mgr inż. arch. Borysław Czarakczew)

Zwraca uwagę na brak uwypuklenia (wyeksponowania) atutów wynikających z zapisów planu, które mogłyby i powinny przyciągać inwestorów.

(mgr inż. arch. Robert Kuzianik)

Zwraca uwagę na takie opracowanie planu miejscowego, które uwzględniać winno analizę poprzednich opracowań planistycznych np. Plany Koordynacyjne.

Zauważa, że projekt planu winien ilustrować zmiany w stosunku do poprzednich opracowań w zakresie wysokości zabudowy, ochrony krajobrazu, ekonomii, itp.

Zauważa brak, w przedłożonym projekcie planu, informacji i przesądzeń dotyczących infrastruktury technicznej.

(mgr inż. arch. Izabela Wróblewska-Mółka)

Podnosi kwestię braku informacji i ustosunkowania się do problemu budowy drugiego pasa startowego, strategii parkowania i aerodynamiki przewietrzania.

(prof. zw. dr hab. inż. arch. Zbigniew Zuziak)

Zadaje pytanie czy MPZP Balice I i II służy w swej istocie racjonalnemu rozmieszczeniu stref funkcjonalnych, zauważając, że raczej cechuje go (plan) dysfunkcjonalność.

Nie zauważa w zapisach planu problematyki komunikacji i braku podbudowy rozstrzygnięć zawartych w „Studium Wykonalności”, które winno stanowić również podstawę do opracowania zapisów planu.

Wypowiedź uzupełnia pytaniem czy pod uwagę wzięte zostały dotychczasowe opracowania planu i opracowania dotyczące zasad porządkujących przyszłościową realizację, oraz jak koncepcja planu ma się do Planu Wojewódzkiego dot. przedmiotowego obszaru?

(dr Kazimierz Walasz)

Podnosi potrzebę wyjaśnienia zapisów dot. terenu oznaczonego ZL.1 - czy to ma być zieleń i jakiemu celowi ma służyć?

(prof. dr hab. inż. Krzysztof Bieda)

Stwierdza, że Kraków, jako miasto winno rozwijać się o Wielkie Projekty.

Wnioski:

- w zakresie zaproponowanego sposobu użytkowania terenów objętych planem należy, zapis dotyczący dopuszczalnych funkcji "USŁUGI", uzupełnić konkretyzacją i parametryzacją programu.

Powyższe zalecenie jest niezbędnym uzupełnieniem ustaleń planu, zapewniającym właściwy standard usług odpowiadający idei "AirPortCity" Kraków, poprzez wyeliminowanie np. usług o charakterze centrów logistycznych, Plan winien zawierać listę usług wyłączonych z zakresu funkcji dopuszczalnych!

- Ustalenia dotyczące uszczegółowień rodzaju usług dopuszczalnych na obszarze MPZP Balice I i Balice II winny być opracowane na bazie wzorców i standardów istniejących tego typu założeń urbanistycznych w miastach o porównywalnej do Krakowa skali.
- Uściślić warunki ochrony wartości kulturowo - przyrodniczych Parku Olszanickiego w kontekście proponowanego układu dróg, np. KD
- Rozważyć ustalenia dotyczące terenów zieleni, jako terenów dostępnych dla wszystkich, tj. posiadających cechy terenów zielonych, publicznie dostępnych,
- Ponownie przeanalizować rozwiązania układu drogowego i powiązań komunikacyjnych służących proponowanej bezkolizyjnej i łatwo-orientującej dostępności użytkowników do portu lotniczego. Obecne rozwiązanie nie gwarantuje łatwego podjazdu pod główny budynek dworca lotniczego,
- Przeanalizować rozwiązanie parkingu P&R w powiązaniu z systemami transportu publicznego, umożliwiającego dostęp do miasta.
- W kontekście powyższego należy rozważyć możliwość zawarcia w ustaleniach planu zapisu dotyczącego modernizacji linii kolejowej z zapewniającej dojazd do dworca lotniczego, w celu wyeliminowania kolizji z ruchem kołowym - samochodowym, który już dziś jest źródłem poważnych ograniczeń płynności ruchu samochodowego (szlaban) np. sprowadzenie jej do poz. (-1). Problem istotny, który przy zwiększonej ilości użytkowników, stanie się podstawowym czynnikiem obniżającym atrakcyjność inwestycyjną AirPortCity.

- Doprecyzować zasady ochrony istniejącej zabudowy jednorodzinnej (hałas, spaliny),
- Uściślić wytyczne lub sposób kształtowania przestrzeni publicznych w aspekcie kołowej i pieszej dostępności, w powiązaniach z budynkiem dworca lotniczego – w tym z proponowanym przystankiem kolei.

Dla podkreślenia atrakcyjności terenów, z uwagi na ich dostępność z obszaru regionu i Polski, należy skorelować rozwiązania układu drogowego z planem krajowym i wojewódzkim oraz planami Gmin sąsiednich.

- Wyeliminować z ustaleń planu wprowadzone linie zabudowy, dla których brak jest jednoznacznego uzasadnienia wynikającego np. z ustaleń konkretnego studium programowo - przestrzennego i koncepcji zagospodarowania terenu.
- Doprecyzować ustalenia dotyczące wskaźnika intensywności zabudowy. Propozycja od 0,1 - 5,8 prowadzić może do zubożenia standardu przestrzennego kompozycji AirPortCity i jakości przestrzeni publicznych. Należy wyraźnie określić, jakiego typu budowli lub budynków dotyczyć ma niski wskaźnik oraz określić najniższy możliwy zgodny z oczekiwanym - postulowanym, stopniem intensywności zabudowy, adekwatny do planowanej zabudowy i jej atrakcyjności inwestycyjnej dla przyszłych inwestorów.
- W dalszej fazie opracowania planu, jako ważnego strategicznego projektu dla Krakowa, MKUA uważa za konieczne wprowadzenie zapisu zalecającego po uchwaleniu planu, uściślenie zasad kształtowania ładu przestrzennego na terenie objętym planem w oparciu o wyniki studialnego konkursu.

Romuald Loegler

*Przewodniczący Miejskiej Komisji
Urbanistyczno-Architektonicznej*