

**WYKAZ i SPOSÓB ROZPATRZENIA UWAG I ROZPOZNANIA PISM WNIESIONYCH DO WYŁOŻONEGO DO PUBLICZNEGO WGLĄDU
PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU „PRĄDNIK CZERWONY – PÓŁNOC”
ORAZ
WYKAZ i SPOSÓB ROZPATRZENIA UWAG WNIESIONYCH W RAMACH STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
WW. PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

Projekt planu został wyłożony do publicznego wglądu w okresie od 2 stycznia 2013 r. do 30 stycznia 2013 r.
Termin wnoszenia uwag dotyczących projektu planu określony w ogłoszeniu i obwieszczeniach w tej sprawie upłynął z dniem 13 lutego 2013 r.
Zgodnie z przepisami ustawy w ww. terminie uwagi i pisma do projektu planu miejscowego może wnieść każdy, kto kwestionuje ustalenia przyjęte w projekcie planu, wyłożonym do publicznego wglądu.
W terminie określonym do wnoszenia uwag zostały złożone uwagi wyszczególnione w poniższym wykazie:

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	1	11.01.2013	TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Krakowie	W §11 ust. 7 dodać podpunkt o treści: „utrzymuje się dotychczasowy sposób zaopatrzenia w energię elektryczną w oparciu o sieć elektroenergetyczną wysokiego, średniego i niskiego napięcia”.	-	Obszar planu	Uwzględniona		
2.	2	15.01.2013	[...]*	Uwagi do § 15 ust. 2 i 3 oraz § 6 ust. 8 pkt. 5 lit. b): Po zapoznaniu się z koncepcją oraz tekstem mpzp dla obszaru Prądnik Czerwony-Północ, wnoszę następujące uwagi do §15 pkt 2 i 3 oraz §6 pkt 5b) – Z treści koncepcji planu dla obszaru (U.1 – U.6) pomiędzy ul. Powstańców a trasą kolejową w kierunku Kraków-Warszawa, wynika że przedstawia ona wyłącznie tereny usług komercyjnych w postaci hoteli i moteli oraz usług związanych z komunikacją, infrastrukturą miasta, a minimalna powierzchnia pod zabudowę to 1000 m2, i szerokość działki 20 m. Wyklucza to potencjalne możliwości zagospodarowania ww. obszaru usługami o mniejszej skali tzn.: – obiektów handlu hurtowego, obiektów produkcyjnych, zabudowy usługowej związanej z obsługą pojazdów w tym warsztatów samochodowych oraz myjni, obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej. Odrzucenie przez autorów planu ww. koncepcji zagospodarowania przestrzennego, czyli ów teren mało atrakcyjnym, potencjalnym do inwestowania i rozwoju. Ogranicza możliwości właścicieli, potencjalnych nabywców oraz przyszłych inwestorów na owym terenie, zmuszając ich do realizowania bardzo prestiżowych inwestycji jakimi są hotele oraz motele na uboczu, w terenie ograniczonym przez sieć kolejową, rozbudowaną sieć elektroenergetyczną podziemną i nadziemną. Sam będąc właścicielem jednej z działek o numerze 112 znajdującej się w zakresie powyższej koncepcji, zdaje sobie sprawę jak poważne konsekwencje niosą ze sobą obecne ustalenia planu. Przedstawiona koncepcja w przypadku jej uchwalenia może doprowadzić do zaprzepaszczenia szans na rozwój tak atrakcyjnego osiedla, jakim jest Prądnik Czerwony ze względu na swoje usytuowanie. W związku z powyższym należy rozszerzyć założenia tych terenów, o charakter i strukturę usług które powyżej przytoczyłem, oraz zmniejszyć szerokość działki pod zabudowę z 20 m do 15 m. Zachęciłoby to obecnych właścicieli tych terenów do indywidualnego inwestowania, w obiekty bardziej różnorodne i w mniejszej skali.	112	U.1, U.2, U.3, U.4, U.5, U.6	Nieuwzględniona	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z treścią ustaleń planu zawartych w § 15, a dotyczących m.in. terenów U.1-U.6 jako przeznaczenie podstawowe wskazuje się <i>zabudowę usługową</i>. W terenach tych dopuszcza się lokalizację i funkcjonowanie: 1) <i>obiektów małej architektury,</i> 2) <i>dojść i dojazdów do budynków oraz dróg wewnętrznych i miejsc postojowych nie wyznaczonych na rysunku planu,</i> 3) <i>ciągów pieszych,</i> 4) <i>obiektów, urządzeń i sieci infrastruktury technicznej,</i> 5) <i>parkingów,</i> 6) <i>budynków gospodarczych i magazynowych służących funkcji podstawowej,</i> 7) <i>urządzeń służących ochronie akustycznej.</i> W terenach U.1-U.5 wprowadza się zakaz budowy: 1) <i>tymczasowych obiektów budowlanych,</i> 2) <i>obiektów budowlanych nie wymienionych w ust. 1 i 2,</i> 3) <i>obiektów handlu hurtowego,</i> 4) <i>obiektów produkcyjnych,</i> 5) <i>garaży blaszanych,</i> 6) <i>myjni pojazdów,</i> 7) <i>stacji paliw płynnych i gazowych,</i> 8) <i>zabudowy usługowej związanej z obsługą pojazdów.</i> 9) <i>obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, a także obiektów zamieszkania zbiorowego za wyjątkiem: hoteli i moteli.</i> Natomiast w terenie U.6 wprowadza się zakaz budowy: 1) <i>tymczasowych obiektów budowlanych,</i> 2) <i>obiektów budowlanych nie wymienionych w ust. 1 i</i>	

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									2, 3) obiektów handlu hurtowego, 4) obiektów produkcyjnych, 5) garaży blaszanych, 6) obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, a także obiektów zamieszkania zbiorowego za wyjątkiem: hoteli i moteli. Mając na uwadze powyższe, za wyjątkiem kilku funkcji usługowych, których lokalizacji się zakazuje, dopuszczalny zakres usług jest urozmaicony i uwzględniający uwarunkowania, w tym sąsiedztwo linii kolejowych. Dotyczy to również przyjętych wskaźników zabudowy mających na celu stworzenie nowej jakościowo przestrzeni.
3.	3	16.01.2013	[...]*	Uwagi do § 15 ust. 2 i 3 oraz § 6 ust. 8 pkt. 5 lit. b): Po zapoznaniu się z koncepcją oraz tekstem mpzp dla obszaru Prądnik Czerwony-Północ, wnoszę następujące uwagi do §15 pkt 2 i 3 oraz §6 pkt 5b) – Z treści koncepcji planu dla obszaru (U.1 – U.6) pomiędzy ul. Powstańców a trasą kolejową w kierunku Kraków-Warszawa, wynika że przedstawia ona wyłącznie tereny usług komercyjnych w postaci hoteli i moteli oraz usług związanych z komunikacją, infrastrukturą miasta, a minimalna powierzchnia pod zabudowę to 1000 m2, i szerokość działki 20 m. Wyklucza to potencjalne możliwości zagospodarowania ww. obszaru usługami o mniejszej skali tzn.: – obiektów handlu hurtowego, obiektów produkcyjnych, zabudowy usługowej związanej z obsługą pojazdów w tym warsztatów samochodowych oraz myjni, obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej. Odrzucenie przez autorów planu ww. koncepcji zagospodarowania przestrzennego, czyli ów teren mało atrakcyjnym, potencjalnym do inwestowania i rozwoju. Ogranicza możliwości właścicieli, potencjalnych nabywców oraz przyszłych inwestorów na owym terenie, zmuszając ich do realizowania bardzo prestiżowych inwestycji jakimi są hotele oraz motele na uboczu, w terenie ograniczonym przez sieć kolejową, rozbudowaną sieć elektroenergetyczną podziemną i nadziemną. Sam będąc właścicielem działek o numerze 28/1 oraz 28/2, znajdujących się w zakresie powyższej koncepcji, zdaje sobie sprawę jak poważne konsekwencje niosą ze sobą obecne ustalenia planu. Przedstawiona koncepcja w przypadku jej uchwalenia może doprowadzić do zaprzepaszczenia szans na rozwój tak atrakcyjnego osiedla, jakim jest Prądnik Czerwony ze względu na swoje usytuowanie. W związku z powyższym należy rozszerzyć założenia tych terenów, o charakter i strukturę usług które powyżej przytoczyłem, oraz zmniejszyć szerokość działki pod zabudowę z 20 m do 15 m. Zachęciłoby to obecnych właścicieli tych terenów do indywidualnego inwestowania, w obiekty bardziej różnorodne i w mniejszej skali.	28/1; 28/2	U.1, U.2, U.3, U.4, U.5, U.6		Nieuwzględniona	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z treścią ustaleń planu zawartych w § 15, a dotyczących m.in. terenów U.1-U.6 jako przeznaczenie podstawowe wskazuje się <i>zabudowę usługową</i>. W terenach tych dopuszcza się lokalizację i funkcjonowanie: 1) obiektów małej architektury, 2) dojeżdż i dojazdów do budynków oraz dróg wewnętrznych i miejsc postojowych nie wyznaczonych na rysunku planu, 3) ciągów pieszych, 4) obiektów, urządzeń i sieci infrastruktury technicznej, 5) parkingów, 6) budynków gospodarczych i magazynowych służących funkcji podstawowej, 7) urządzeń służących ochronie akustycznej. W terenach U.1-U.5 wprowadza się zakaz budowy: 1) tymczasowych obiektów budowlanych, 2) obiektów budowlanych nie wymienionych w ust. 1 i 2, 3) obiektów handlu hurtowego, 4) obiektów produkcyjnych, 5) garaży blaszanych, 6) myjni pojazdów, 7) stacji paliw płynnych i gazowych, 8) zabudowy usługowej związanej z obsługą pojazdów. 9) obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, a także obiektów zamieszkania zbiorowego za wyjątkiem: hoteli i moteli. Natomiast w terenie U.6 wprowadza się zakaz budowy: 1) tymczasowych obiektów budowlanych, 2) obiektów budowlanych nie wymienionych w ust. 1 i 2, 3) obiektów handlu hurtowego, 4) obiektów produkcyjnych, 5) garaży blaszanych, 6) obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, a także

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									<i>obiektów zamieszkania zbiorowego za wyjątkiem: hoteli i moteli.</i> Mając na uwadze powyższe, za wyjątkiem kilku funkcji usługowych, których lokalizacji się zakazuje, dopuszczalny zakres usług jest urozmaicony i uwzględniający uwarunkowania, w tym sąsiedztwo linii kolejowych. Dotyczy to również przyjętych wskaźników zabudowy mających na celu stworzenie nowej jakościowo przestrzeni.
4.	4	21.01.2013	[...]*	Planowane zmiany dotyczące osiedlowej uliczki Majora napawają głębokim niepokojem. Pragnę zgłosić swój negatywny osąd tego projektu. Obecnie uliczka ta, mimo znaczącego, lokalnego obciążenia (parkują tu samochody okoliczni mieszkańcy oraz osoby dowożące dzieci do przedszkola i szkoły) jest kameralna i w miarę spokojna. Stąd jest nągminnie uczęszczana przez dzieci idące do szkoły, do przedszkola i na plac zabaw (usytuowany przed bl. 20-24). Jest to ruch w obu kierunkach. Z chwilą wzmożenia ruchu samochodowego przez przeprowadzenie planowanego dojazdu do szkoły, to bezpieczeństwo dzieci zostanie znacznie zagrożone. Dotyczyć to będzie również osób starszych zamieszkujących w niemałej liczbie w okolicy. Zagrożenie wzrośnie także (i to znacząco!) dla kierowców wyjeżdżających z 42 garaży mieszczących się w blokach i włączających się do ruchu uliczki. Obecnie wyjazd ten jest już problematyczny (w niektórych miejscach bardzo!), były już kolizje. Trudno wprost sobie wyobrazić, co byłoby w przyszłości. Wydaje się wielce niezrozumiałe planowanie kosztownej przebudowy tej uliczki, gdyż brak miejsca na jej poszerzenie a wszelkie roboty wiązałyby się z rujnacją okazałej zieleni i wykonanego niedawno chodnika. Ulica podchodzić musiałaby pod samą ścianę jednego z bloków. Konieczny byłby również wykup działki od prywatnych właścicieli, który zawsze jest problemem. Tymczasem istnieje równoległe wygodna, stosunkowo mało uczęszczana trasa ulicą Sudolską, która wymaga przebudowy jedynie fragmentu ulicy Łuszczkiewicza. Przy ulicy Łuszczkiewicza istnieje wolny, niezagospodarowany teren, pozwalający na jej poszerzenie. Plan zakładający dewastację stanu istniejącego, znaczne pogorszenie standardu życia kilkuset mieszkańców, który jest bardzo kosztowny a posiada tańszą, niekolidującą alternatywę, jest nie tylko nonsensem lecz jest szkodliwy zarówno społecznie jak i ekonomicznie.	Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		
5.	5	21.01.2013	[...]*	Planowane zmiany dotyczące osiedlowej uliczki Majora napawają głębokim niepokojem. Pragnę zgłosić swój negatywny osąd tego projektu. Obecnie uliczka ta, mimo znaczącego, lokalnego obciążenia (parkują tu samochody okoliczni mieszkańcy oraz osoby dowożące dzieci do przedszkola i szkoły) jest kameralna i w miarę spokojna. Stąd jest nągminnie uczęszczana przez dzieci idące do szkoły, do przedszkola i na plac zabaw (usytuowany przed bl. 20-24). Jest to ruch w obu kierunkach. Z chwilą wzmożenia ruchu samochodowego przez przeprowadzenie planowanego dojazdu do szkoły, to bezpieczeństwo dzieci zostanie znacznie zagrożone. Dotyczyć to będzie również osób starszych zamieszkujących w niemałej liczbie w okolicy. Zagrożenie wzrośnie także (i to znacząco!) dla kierowców wyjeżdżających z 42 garaży mieszczących się w blokach i włączających się do ruchu uliczki. Obecnie wyjazd ten jest już problematyczny (w niektórych miejscach bardzo!), były już kolizje. Trudno wprost sobie wyobrazić, co byłoby w przyszłości. Wydaje się wielce niezrozumiałe planowanie kosztownej przebudowy tej uliczki, gdyż brak miejsca na jej poszerzenie a wszelkie roboty wiązałyby się z rujnacją okazałej zieleni i wykonanego niedawno chodnika. Ulica podchodzić musiałaby pod samą ścianę jednego z bloków. Konieczny byłby również wykup działki od prywatnych właścicieli, który zawsze jest problemem. Tymczasem istnieje równoległe wygodna, stosunkowo mało uczęszczana trasa ulicą Sudolską, która wymaga przebudowy jedynie fragmentu ulicy Łuszczkiewicza. Przy ulicy Łuszczkiewicza istnieje wolny, niezagospodarowany teren, pozwalający na jej poszerzenie. Plan zakładający dewastację stanu istniejącego, znaczne pogorszenie standardu życia kilkuset mieszkańców, który jest bardzo kosztowny a posiada tańszą, niekolidującą alternatywę, jest nie tylko nonsensem lecz jest szkodliwy zarówno społecznie jak i	Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ekonomicznie.					
6.	6	21.01.2013	[...]*	Planowane zmiany dotyczące osiedlowej uliczki Majora napawają głębokim niepokojem. Pragnę zgłosić swój negatywny osąd tego projektu. Obecnie uliczka ta, mimo znaczącego, lokalnego obciążenia (parkują tu samochody okoliczni mieszkańcy oraz osoby dowożące dzieci do przedszkola i szkoły) jest kameralna i w miarę spokojna. Stąd jest nągminnie uczęszczana przez dzieci idące do szkoły, do przedszkola i na plac zabaw (usytuowany przed bl. 20-24). Jest to ruch w obu kierunkach. Z chwilą wzmóżenia ruchu samochodowego przez przeprowadzenie planowanego dojazdu do szkoły, to bezpieczeństwo dzieci zostanie znacznie zagrożone. Dotyczyć to będzie również osób starszych zamieszkujących w niemałej liczbie w okolicy. Zagrożenie wzrośnie także (i to znacząco!) dla kierowców wyjeżdżających z 42 garaży mieszczących się w blokach i włączających się do ruchu uliczki. Obecnie wyjazd ten jest już problematyczny (w niektórych miejscach bardzo!), były już kolizje. Trudno wprost sobie wyobrazić, co byłoby w przyszłości. Wydaje się wielce niezrozumiałe planowanie kosztownej przebudowy tej uliczki, gdyż brak miejsca na jej poszerzenie a wszelkie roboty wiązałyby się z rujnącą okazałą zieleni i wykonanego niedawno chodnika. Ulica podchodzić musiałaby pod samą ścianę jednego z bloków. Konieczny byłby również wykup działki od prywatnych właścicieli, który zawsze jest problemem. Tymczasem istnieje równoległa wygodna, stosunkowo mało uczęszczana trasa ulicą Sudolską, która wymaga przebudowy jedynie fragmentu ulicy Łuszczkiewicza. Przy ulicy Łuszczkiewicza istnieje wolny, niezagospodarowany teren, pozwalający na jej poszerzenie. Plan zakładający dewastację stanu istniejącego, znaczne pogorszenie standardu życia kilkuset mieszkańców, który jest bardzo kosztowny a posiada tańszą, niekolidującą alternatywę, jest nie tylko nonsensem lecz jest szkodliwy zarówno społecznie jak i ekonomicznie.	Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		
7.	7	21.01.2013	Mieszkańcy ul. Majora 20-24 i 26-32 w Krakowie Adres do korespondencji: [...]*	Mieszkańcy ww. budynków przy osiedlowej uliczce Majora wyrażają zbiorowy sprzeciw (45 podpisów) wobec planu zmiany statusu uliczki osiedlowej na publiczną – dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. Zmiana funkcji tej uliczki pogorszyłaby zdecydowanie warunki życia mieszkańców. Spółdzielnia Mieszkaniowa „Prądnik Czerwony” na spotkaniu dotyczącym tego tematu – jesienią ub. roku (2012) – wskazywała na wadliwość takiego rozwiązania. Jest ono tym bardziej niezrozumiałe, że istnieje prowadząca do szkoły równoległa, wygodna, o małym ruchu ulica Sudolska. Aby ułatwić dojazd pojazdów o dużych gabarytach należałoby jedynie poszerzyć krótki odcinek ulicy Łuszczkiewicza. Jest to możliwe, gdyż obok ulicy znajduje się wolny, niezagospodarowany teren. Inwestycja ta byłaby zdecydowanie tańsza i nie wiązałaby się z dewastacją stanu istniejącego, jak miałoby to miejsce w przypadku poszerzenia uliczki osiedlowej Majora. Dla mieszkańców tego rejonu planowane rozwiązanie jest nie do przyjęcia i jesteśmy zdeterminowani walczyć o właściwy plan zagospodarowania. Do n/n pisma dołącza się szczegółową argumentację mieszkańców wraz z podpisami 45 osób. Ze względu na ochronę danych osobowych przy podpisach nie umieszczono adresów i innych informacji, lecz osoby te są łatwe do identyfikacji w środowisku mieszkańców tego fragmentu osiedla.	Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		
8.	8	21.012013	[...]*	Proponuję i proszę w imieniu Wspólnoty Mieszkaniowej Powstańców 38 o wydłużenie terenu KDW12 na całą długość budynku mieszkalnego Powstańców 38 MW13 podobnie jak w terenie KDW13. Prośba powodowana jest zamianą gruntów ze Spółdzielnią „Prądnik Czerwony”.	Teren objęty wydzieleniem KDW.12	KDW.12	Uwzględniona		
9.	9	28.01.2013	[...]*	Składam n/w zastrzeżenia: 1. Obszar oznaczony symbolem U11 przewidziany w planie na usługi przylega bezpośrednio do terenu, na którym jest budynek mieszkalny: nr administracyjny Majora 34, oznaczenie na planszy MW36. Z opisu propozycji projektu wynika, że dopuszczalna wysokość niektórych obiektów usługowych na obszarze U11 może wynosić do 10 m. Oznacza to, że w odległości 8 mb od ściany szczytowej budynku 34 przy ul. Majora może powstać obiekt o wysokości 10 m. Spowoduje to zaciemnienie w pokojach mieszkań 1, 3, 5 ww. budynku. Wnioskuję o ustalenie wysokości wszystkich obiektów, jakie mogą być wybudowane na obszarze U11 max do wysokości 3 m licząc od obecnej rzędnej gruntu. 2. Przez środek zamieszkałego od 1986 roku osiedla zaprojektowano nową drogę	1. Teren objęty wydzieleniem U.11 2. Teren objęty wydzieleniem KD/D.9 3. Teren objęty wydzieleniem KDW.24	1) U.11 2) KD/D.9 3) KDW.24	Ad. 2, Ad. 3 Uwzględniona	Ad. 1. Nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Uwaga nieuwzględniona z zastrzeżeniem w zakresie: Ad.1. Zgodnie z rozpatrzeniem m.in. uwagi nr 30 i 53, zmianie ulega przeznaczenie dla działki 216/1 na tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej MW z dopuszczeniem realizacji funkcji usługowej w parterach budynku, dla której zostaną określone parametry zagospodarowania. Ponadto wprowadza się na rysunku planu dla ww. terenu przebieg nieprzekraczalnej linii zabudowy uniemożliwiającej realizację zabudowy w północnej

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				oznaczoną symbolem KD/D.9 mającą połączyć ul. Majora ze Szkoła Podstawową nr 2. W chwili obecnej jest czynny i sprawny dojazd do szkoły wyremontowanymi niedawno ulicami Sudolską i Łuszczkiewicza. Wykonanie tej drogi wg propozycji miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego spowoduje chaos na osiedlu, spowoduje zwiększenie zagrożenie życia dla przechodniów tj. mieszkańców uczniów idących i wracających ze szkoły i odpowiednio dzieci do przedszkola i żłobka, zlikwiduje istniejące miejsca parkingowe dla mieszkańców, spowoduje zwiększenie hałasu i emisji spalin z pojazdów samochodowych, uniemożliwi płynny wyjazd z 21 garaży usytuowanych pod budynkami mieszkalnymi. Nadmieniam, że do roku ok. 1990 istniał dodatkowy dojazd do szkoły podstawowej nr 2 z ulicy Dobrego Pasterza dalej ulicą Naczelną i przez mostek na strudze do ulicy Łuszczkiewicza. Tą wersję dojazdu można z powodzeniem przywrócić. Wnioskuję o zaniechanie przedstawionego w projekcie mpzp obszaru „Prądnik Czerwony – Północ” rozwiązania i pozostawienie stanu istniejącego. 3. Planowaną drogę oznaczoną nr KDW.24 prowadzącą od ulicy Łuszczkiewicza do obszaru U31 (jest tam obecnie budynek przepompowni „SM Prądnik Czerwony” i śmietnik) należy zakończyć w rejonie przepompowni: to znaczy pozostawić stan istniejący, ponieważ połączenie jej z północnymi rejonami jednostek odpowiednio MW37 i MW36 jest bezcelowe i będzie uciążliwe dla mieszkańców.					części działki 216/1. Uwaga uwzględniona w zakresie: Ad.2. Korekty przebiegu drogi KD/D.9. Ad.3. Korekty przebiegu drogi KDW.24.
10.	10	28.01.2013	[...]*	Składam n/w zastrzeżenia: 1. Obszar oznaczony symbolem U11 przewidziany w planie na usługi przylega bezpośrednio do terenu, na którym jest budynek mieszkalny: nr administracyjny Majora 34, oznaczenie na planszy MW36. Z opisu propozycji projektu wynika, że dopuszczalna wysokość niektórych obiektów usługowych na obszarze U11 może wynosić do 10 m. Oznacza to, że w odległości 8 mb od ściany szczytowej budynku 34 przy ul. Majora może powstać obiekt o wysokości 10 m. Spowoduje to zaciemnienie w pokojach mieszkań 1, 3, 5 ww. budynku. Wnioskuję o ustalenie wysokości wszystkich obiektów, jakie mogą być wybudowane na obszarze U11 max do wysokości 3 m licząc od obecnej rzędnej gruntu. 2. Przez środek zamieszkałego od 1986 roku osiedla zaprojektowano nową drogę oznaczoną symbolem KD/D.9 mającą połączyć ul. Majora ze Szkoła Podstawową nr 2. W chwili obecnej jest czynny i sprawny dojazd do szkoły wyremontowanymi niedawno ulicami Sudolską i Łuszczkiewicza. Wykonanie tej drogi wg propozycji miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego spowoduje chaos na osiedlu, spowoduje zwiększenie zagrożenie życia dla przechodniów tj. mieszkańców uczniów idących i wracających ze szkoły i odpowiednio dzieci do przedszkola i żłobka, zlikwiduje istniejące miejsca parkingowe dla mieszkańców, spowoduje zwiększenie hałasu i emisji spalin z pojazdów samochodowych, uniemożliwi płynny wyjazd z 21 garaży usytuowanych pod budynkami mieszkalnymi. Nadmieniam, że do roku ok. 1990 istniał dodatkowy dojazd do szkoły podstawowej nr 2 z ulicy Dobrego Pasterza dalej ulicą Naczelną i przez mostek na strudze do ulicy Łuszczkiewicza. Tą wersję dojazdu można z powodzeniem przywrócić. Wnioskuję o zaniechanie przedstawionego w projekcie mpzp obszaru „Prądnik Czerwony – Północ” rozwiązania i pozostawienie stanu istniejącego. 3. Planowaną drogę oznaczoną nr KDW.24 prowadzącą od ulicy Łuszczkiewicza do obszaru U31 (jest tam obecnie budynek przepompowni „SM Prądnik Czerwony” i śmietnik) należy zakończyć w rejonie przepompowni: to znaczy pozostawić stan istniejący, ponieważ połączenie jej z północnymi rejonami jednostek odpowiednio MW37 i MW36 jest bezcelowe i będzie uciążliwe dla mieszkańców.	1. Teren objęty wydzieleniem U.11 2. Teren objęty wydzieleniem KD/D.9 3. Teren objęty wydzieleniem KDW.24	1) U.11 2) KD/D.9 3) KDW.24	Ad. 2, Ad. 3 Uwzględniona	Ad. 1. Nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Uwaga nieuwzględniona z zastrzeżeniem w zakresie: Ad.1. Zgodnie z rozpatrzeniem m.in. uwagi nr 30 i 53, zmianie ulega przeznaczenie dla działki 216/1 na tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej MW z dopuszczeniem realizacji funkcji usługowej w parterach budynku, dla której zostaną określone parametry zagospodarowania. Ponadto wprowadza się na rysunku planu dla ww. terenu przebieg nieprzekraczalnej linii zabudowy uniemożliwiającej realizację zabudowy w północnej części działki 216/1. Uwaga uwzględniona w zakresie: Ad.2. Korekty przebiegu drogi KD/D.9. Ad.3. Korekty przebiegu drogi KDW.24.
11.	11	28.01.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wyjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci niezorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje					

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIECIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
11a	11a	05.02.2013	[...]*	dot. mojego pisma z dnia 28.01.2013 r.... W nawiązaniu do mojego pisma jw. pragnę dodać jeszcze jedno spostrzeżenie dot. obciążenia drogi dojazdowej do szkoły: – w dniu 28.01.br. – w warunkach zimowych – w godz. 7.20-9.20 – do szkoły przywiezione zostały dzieci 89 samochodami, – w dniu 29.01.br. – początek odwilży – w godz. 7.10-9.20 – pojechały 84 samochody, – w dniu 30.01.br. – pogoda typowa dla wiosennych roztopów – w godz. 7.00-9.30 – podjechały 104 samochody. Jednocześnie zwróciłem uwagę na fakt, że problemem największym, dla rodziców dowożących dzieci do szkoły, jest przejazd na odcinku od szkoły do ul. Łuszczkiewicza. Szczególnie wyraźnie uwidoczniło się to w dniu 30.01. gdyż wyłobione koleiny utrudniały wymijanie się samochodów na tym odcinku. Drugim problemem tutaj jest utrudniony manewr zawracania na placu przed szkołą wynikający z faktu parkowania samochodów mieszkańców z okolicznych bloków: głównie Łuszczkiewicza 5. Rozwiązaniem problemu dojazdu do szkoły byłaby realizacja projektu w zakresie ul. Łuszczkiewicza i odcinka dojazdowego do szkoły z jednoczesnym ograniczeniem czasu postoju na placu przed szkołą – znak B-35 z wyłączeniem zatoczek – mogą pomieścić 10 pojazdów. Utworzenie przejazdu do drogi wewnętrznej przebiegającej wzdłuż Majora 20-32 rozwiązałoby ruch wahadłowy na odcinku ul. Łuszczkiewicza. Jednocześnie jednak polepszenie warunków dojazdu dla około 100 rodziców pogorszyłoby warunki zamieszkania ponad 300 mieszkańcom istniejącej enklawy Majora 20-60 w tym około 60 dzieci, nie licząc dzieci z pobliskich bloków – głównie Majora 7 i 9 oraz Powstańców 26. Wobec powyższych uwag i uwag zawartych w moim poprzednim piśmie zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu i oczekuję, że: a) droga wewnętrzna SM „Prądnik Czerwony” stanowiąca drogę dojazdową do budynków przy ul. Majora 20-60 nie zostanie połączona z ul. Łuszczkiewicza i drogą dojazdową do szkoły, b) nie zostanie zmieniony charakter tej drogi – pozostanie drogą wewnętrzną, c) nie zostanie zmieniona geometria tej drogi – nie zostanie ona przebudowana, tym bardziej, że kilka lat temu nawierzchnia tej drogi została wyremontowana i jest w bardzo dobrym stanie.	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		
12.	12	30.01.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wyjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj					

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
13.	13	30.01.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przeięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIECIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
14.	14	30.01.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przecięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zacząć jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahanowego. Odbyło by się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
15.	15	31.01.2013	[...]*	Wnioskuje o wycofanie z projektu zmian polegających na przedłużeniu drogi KD/D.9 i połączeniu jej z drogą KD/D.10. Wniosek swój motywuję następującymi argumentami: ● droga KD/D.9 jest drogą wąską, z trudem dwa samochody wymijają się bez	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				konieczności zjechania jednego z nich na pobocze; • po południowej stronie drogi KD/D.9 znajdują się strome zjazdy do garaży, północna zaś wykorzystywana jest przez mieszkańców parkujących swoje samochody, ogranicza to znacznie możliwość przyjęcia wzmożonego ruchu, bez utrudnień i zagrożeń dla mieszkańców; • ewentualne ograniczenie możliwości parkowania pogorszy znacznie i tak już trudną sytuację parkingową w tym rejonie; • droga KD/D.9 jest drogą dojazdową do pobliskiego przedszkola, w godzinach szczytu np. rano kiedy dodatkowo mieszkańcy wyruszają do pracy panuje tu wzmożony ruch. Umożliwienie przejazdu do drogi KD/D.10 i przejęcie części ruchu prowadzącego do szkoły podstawowej jedynie wzmocni ten efekt. Nie zgadzam się na ewentualne poszerzenie drogi kosztem publicznych terenów zielonych czy też ogródków. Rozumiem chęć zapewnienia dojazdu do działki usługowej U.11, ale proponuje podłączenie jej bezpośrednio do drogi KD/D.10 bez możliwości przejazdu do KD/D.9.					
16.	16	31.01.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wyjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
17.	17	01.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
18.	18	31.01.2013	[...]*	Wnoszę o wykreślenie drogi publicznej dojazdowej KDD.9 zlokalizowanej wzdłuż budynków Majora 20-32 i zastąpienie jej drogą wewnętrzną obsługującą ww. rejon osiedla Prądnik Czerwony połączoną jedynie ciągiem pieszym z ulicą Łuszczkiewicza bez możliwości przejazdu samochodów.	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		
19.	19	04.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
20.	20	04.02.2013	[...]*	Zgodnie z założeniami przygotowywanego planu Miasto planuje zabrać 1/3 mojej działki nr 46 obręb 22 na pasy drogowe po dwóch stronach nieruchomości. Projekt układu drogowego jest o tyle zaskakujący, iż podczas występowania o Warunki Zabudowy prosiłem ZIKiT o zgodę na wjazd w miejscu, gdzie obecnie jest projektowana droga. Odpowiedź ZIKiT-u była jednoznacznie negatywna ze względu na zbyt dużą kolizyjność takiego rozwiązania. Taki stan rzeczy potwierdził dyrektor ZIKiT-u, Pan Krzysztof Migdał podczas spotkania ze mną w dniu 29.01.2013. Nadmieniam, że wystąpiłem do Wydziału Skarbu Urzędu Miasta Krakowa o zakup sąsiednich działek nr 47, 9/21, 48/1, 9/21, 9/1, 9/2, 50 – obręb 22. W związku z powyższym planowana droga przebiegałaby przez środek nieruchomości i dzieliłaby ją na dwie części. Stanowczo żądam zmiany w tworzonym Planie Zagospodarowania Przestrzennego, droga może przebiegać przez sąsiednie działki, które są własnością Miasta Krakowa.	46 obr. 22	U.2, KD/D.2, KD/D.1	Uwzględniona z zastrzeżeniem		Uwaga uwzględniona w zakresie korekty przebiegu zjazdu planowanego odcinka drogi KD/D.1 do ul. Powstańców i przesunięcia go na wschód poza obręb działki 46. Uwaga nieuwzględniona w zakresie przebiegu planowanego odcinka drogi KD/D.2 wzdłuż północnej granicy działki 46. Wskazany w projekcie planu przebieg nowej drogi dojazdowej jest niezbędny dla zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej terenów zabudowy usługowej U.2, U.3.
21.	21	05.02.2013	BR Development Sp. z o.o.	Jako właściciel działek geodezyjnych nr 74/6 i 74/2 obr. 22 Śródmieście, zgłaszamy następujące uwagi do projektu ww. planu miejscowego: We wniosku BR DEVELOPMENT złożonym w trybie art. 17 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w dniu 25.10.2011 r. i dotyczącym działek nr 74/6 i 74/2 obr. 22 Śródmieście, wśród wielu postulatów wnioskowane było również ustalenie wskaźnika powierzchni zabudowy na poziomie nie większym niż 10% oraz o wysokość maksymalną obiektu do 33 m. W wyłożonym do publicznego wglądu projekcie mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ ww. działki położone są w terenie zabudowy usługowej oznaczonej na projekcie rysunku planu symbolem U6. Analiza zapisów projektu mpzp wskazuje na to, że nie wszystkie postulowane przez nas parametry zostały uwzględnione. W związku z tym BR DEVELOPMENT składa następujące uwagi do projektu ww. planu miejscowego. Zdaniem BR DEVELOPMENT, w zakresie wielkości powierzchni biologicznie czynnej już aktualny stan zainwestowania wymienionych na wstępie działek zbliżony jest do poziomu przez nas postulowanego we wniosku z dnia 25.10.2011 r., tj. do wielkości 10%. Aktualny stan zainwestowania wynika ze specyfiki prowadzonej dotychczas działalności na tym terenie i dotyczy wykorzystania terenu głównie w sposób niekubaturowy, co oczywiście nie ma żadnego znaczenia w aspekcie wskaźnika	74/2 obr. 22 74/6 obr. 22	U.6		Nieuwzględniona	Uwaga nieuwzględniona. Przyjęte w projekcie planu wskaźniki zabudowy i zagospodarowania terenów są wynikiem analizy uwarunkowań i mają na celu stworzenie nowej jakościowo przestrzeni. Celem planu w tym obszarze nie jest sankcjonowanie stanu istniejącego.

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				powierzchni biologicznie czynnej. Mając świadomość, że ustalenia planu miejscowego dotyczyć mogą jedynie stanu planowanego, nie mogą się natomiast odnosić do sytuacji zastanej, stwierdzić można, że dla uzyskania zagospodarowania docelowego, intensywnego i estetycznego na miarę roli miejsca uzasadniona byłaby akceptacja ze strony projektanta planu miejscowego wnioskowanego przez BR DEVELOPMENT wielkości ww. wskaźnika na poziomie 10%. Drugim nieuwzględnionym postulatem naszym była wysokość zabudowy. Często, stosowanym w sztuce urbanistycznej zabiegiem przestrzennym, jest akcentowanie ważnych formalnie bądź przestrzennie punktów miasta. Główny wylot z Krakowa wyprowadzający ruch w kierunku na Warszawę, dodatkowo kontrujący ruch z północnej części Krakowa, jest obiektywnie takim ważnym miejscem. Zabudowa osiedlowa w rejonie ul. Powstańców i ul. Strzelców osiąga wysokość przez nas postulowaną zlokalizowanym tam budynkami mieszkalnymi o wysokości 11 kondygnacji. Wydaje się więc, że dopuszczenie zabudowy w miejscu zbiegu ul. Powstańców i al. 29 Listopada jest nie tylko możliwe, ale wręcz wskazane dla uczynienia układu przestrzennego miasta. Ze względu na zgłoszone ww. uwagi powyższe BR DEVELOPMENT wnioskuje o: - zmniejszenie w terenie U6 wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do poziomu 10%, - podniesienie wysokości maksymalnej zabudowy w terenie U6 do wysokości 33 m.					
22.	22	06.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. - Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. - Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przecięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wyjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? - Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
23.	23	07.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wyjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahanowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych					

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
24.	24	07.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. 2. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 3. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przecięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wyjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 4. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 5. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 6. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 7. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
25.	25	07.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyło by się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
26.	26	07.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m					

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
27.	27	07.02.2013	Współmieszkańcy przy ulicy Majora 32	W nawiązaniu do wcześniejszych listów pochodzących z naszej społeczności sąsiedzkiej oraz do licznych głosów przedstawionych na specjalnym zebraniu w dniu 16 stycznia br. – zdecydowanie powtarzamy, potwierdzamy oraz podkreślamy stanowisko, że pomysł, by „nasz” fragment ulicy Majora uczynić drogą przejezdną, jest nadzwyczaj niefortunny, błędny i należy z niego zrezygnować. W formie wcześniejszych wspomnianych przez nas wypowiedzi pisemnych oraz ustnych przedstawione już zostały liczne przekonywujące argumenty w tej sprawie. Krótko więc sygnalizujemy, że zarówno z szeroko rozumianych względów przestrzennych jak i rozlicznych społecznych ewentualna realizacja tego pomysłu grozi chaosem, zagrożeniami, obniżeniem jakości życia. Obawiamy się wręcz fizycznego niebezpieczeństwa mogącego dotknąć mieszkańców, w tym dzieci! Wszystko to prowadzi do bardzo poważnego zagrożenia, którego z całą pewnością należy unikać. Stanowczo się tego domagamy. Mamy nadzieję, że ten nasz dodatkowy apel zostanie uwzględniony wraz z innymi i nie dojdzie do tej źle pomyślanej zmiany.	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		
28.	28	07.02.2013	[...]*	Wnoszę następujące uwagi: – Z treści koncepcji planu dla obszaru (U.1-U.6) pomiędzy ul. Powstańców a trasą kolejową w kierunku Kraków-Warszawa oraz drogi KD/D2 położonej na ww. obszarze wynika, że całkowitej likwidacji ulegnie obecna ulica Liliowa. Spowoduje to pozbawienie dojazdu do terenu działek położonych pomiędzy nią a ul. Powstańców, które równolegle do niej w pierwszej linii, zabudowane są obecnie obiektami mieszkalno-usługowymi, co uniemożliwia poprowadzenie dróg dojazdowych do ww. terenu. W związku z tym proponuję wprowadzenie następującej korekty do koncepcji budowy drogi KD/D2: – DROGĘ KD/D2 należałoby poprowadzić istniejąca ulicą Liliową zamiast wzdłuż wału kolejowego przy zachowaniu parametrów dla wcześniej proponowanej drogi. Obecna koncepcja drogi prowadzi do terenów pomiędzy nasypem kolejowym a ul. Liliową, nad którym przebiega napowietrzna przesyłowa linia wysokiego napięcia, uniemożliwia to jakąkolwiek zabudowę w tym terenie, ponieważ należy zachować strefę oddziaływania, w odległości po 10 metrów z każdej ze stron sieci wysokiego napięcia. Teren winien być pozostawiony jako zieleń parkowa (ZP) przeznaczona do rekreacji, której na osiedlu Prądnik Czerwony, a zwłaszcza w tym rejonie jest niewiele. Ww. teren ma także nieuregulowaną sytuację prawną jeśli chodzi o kwestie własności, co wyklucza możliwość scalania go z działkami położonymi wzdłuż ul. Powstańców, ponieważ wiązałoby się to z szeregiem długich i kosztownych procedur prawnych, i poświęceniem mnóstwa czasu, czego nie miała zamiaru podjąć się Gmina Kraków, próbując obarczyć odpowiedzialnością poszczególnych właścicieli. W przypadku indywidualnych inwestycji na ww. terenie, obecnie proponowany przez planistów układ drogi KD/D2 doprowadzi do rezygnacji z zamierzonych planów, i odstraszy potencjalnych inwestorów, zainteresowanych budową bardziej różnorodnych obiektów i w mniejszej skali. Dzięki przedstawionej przeze mnie korekcie drogi KD/D2, tereny położone po obu stronach ulicy Liliowej zyskają dostęp do drogi publicznej, zgodnie z wymogami zawartymi w treści proponowanego planu PRĄDNIK CZERWONY-PÓLNOC Rozdział II. Ustalenia obowiązujące na całym obszarze planu §6, pkt 8. Dodatkowo proponowana korekta drogi KD/D2 poprowadzona	28/2 obr. 22 oraz teren objęty południową częścią wydzielenia KD/D.2	KD/D.2, U3, U2	Uwzględniona z zastrzeżeniem		Uwaga uwzględniona w zakresie korekty przebiegu planowanej drogi dojazdowej KD/D.2 oraz nieprzekraczalnej linii zabudowy w sposób uwzględniający istniejący przebieg ul. Liliowej. Uwaga nieuwzględniona w pozostałym zakresie. Zgodnie z ustaleniami obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, obszar położony pomiędzy liniami kolejowymi oraz ul. Powstańców i Al. 29-go Listopada znajduje się w obrębie terenów oznaczonych symbolem UC – tereny o przeważającej funkcji usług komercyjnych. Zgodnie z zapisami projektu planu dopuszcza się przebudowę istniejącej zabudowy mieszkaniowej (§ 15, ust. 7 pkt. 2). Zgodnie z treścią ustaleń planu zawartych w § 15, a dotyczących m.in. terenów U.1-U.6 jako przeznaczenie podstawowe wskazuje się <i>zabudowę usługową</i>. W terenach tych dopuszcza się lokalizację i funkcjonowanie: 1) <i>obiektów małej architektury,</i> 2) <i>dojść i dojazdów do budynków oraz dróg wewnętrznych i miejsc postojowych nie wyznaczonych na rysunku planu,</i> 3) <i>ciągów pieszych,</i> 4) <i>obiektów, urządzeń i sieci infrastruktury</i>

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ul. Liliową umożliwi zaopatrzenie w wodę ww. terenu poprzez rurociąg miejski ϕ250 mm, biegnący obecnie jej środkiem, w momencie uruchomienia przez MPWiK istniejących tzw. starych zbiorników Górka Narodowa wraz z budową hydroforni (przedmiotowy teren objęty jest „Koncepcją zasilania w wodę osiedla Górka Narodowa” TT954). Odrzucenie przez autorów planu ww. proponowanej koncepcji zmiany układu drogowego czyni ów teren mało atrakcyjnym do inwestowania i rozwoju. Ogranicza możliwości właścicieli, potencjalnych nabywców oraz przyszłych inwestorów na owym terenie. Jako właściciel działki o numerze 28/2, znajdujących się w zakresie powyższej koncepcji, zdaje sobie sprawę jak poważne konsekwencje niosą ze sobą obecne ustalenia planu, które pozbawiają zarówno mnie jak i pozostałych właścicieli sąsiednich gruntów, dostępu do drogi publicznej. Przedstawiona koncepcja w przypadku jej uchwalenia może doprowadzić do zaprzepaszczenia szans na rozwój tak atrakcyjnego osiedla, jakim jest Prądnik Czerwony ze względu na swoje usytuowanie. W związku z powyższym należy zastosować nową koncepcję układu drogowego dzięki któremu właściciele działek biegnących wzdłuż ul. Liliowej zyskają dostęp do drogi publicznej, a Gmina Kraków ich przychyłność przy wprowadzaniu nowych ustaleń planu. Dołączam również załącznik graficzny z wizualizacją nowej koncepcji układu drogowego.					<i>technicznej,</i> 5) <i>parkingów,</i> 6) <i>budynków gospodarczych i magazynowych służących funkcji podstawowej,</i> 7) <i>urządzeń służących ochronie akustycznej.</i> W terenach U.1-U.5 wprowadza się zakaz budowy: 1) <i>tyczasowych obiektów budowlanych,</i> 2) <i>obiektów budowlanych nie wymienionych w ust. 1 i 2,</i> 3) <i>obiektów handlu hurtowego,</i> 4) <i>obiektów produkcyjnych,</i> 5) <i>garaży blaszanych,</i> 6) <i>myjni pojazdów,</i> 7) <i>stacji paliw płynnych i gazowych,</i> 8) <i>zabudowy usługowej związanej z obsługą pojazdów.</i> 9) <i>obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, a także obiektów zamieszkania zbiorowego za wyjątkiem: hoteli i moteli.</i> Natomiast w terenie U.6 wprowadza się zakaz budowy: 1) <i>tyczasowych obiektów budowlanych,</i> 2) <i>obiektów budowlanych nie wymienionych w ust. 1 i 2,</i> 3) <i>obiektów handlu hurtowego,</i> 4) <i>obiektów produkcyjnych,</i> 5) <i>garaży blaszanych,</i> 6) <i>obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, a także obiektów zamieszkania zbiorowego za wyjątkiem: hoteli i moteli.</i> Mając na uwadze powyższe, za wyjątkiem kilku funkcji usługowych, których lokalizacji się zakazuje, dopuszczalny zakres usług jest urozmaicony i uwzględniający uwarunkowania, w tym sąsiedztwo linii kolejowych, zapewnienie odpowiednich zjazdów do ulicy Powstańców oraz przebiegi sieci infrastruktury technicznej. Dotyczy to również przyjętych wskaźników zabudowy mających na celu stworzenie nowej jakościowo przestrzeni.
29.	29	07.02.2013	[...]* [...]* [...]* [...]*	Zarzuty przeciwko temu projektowi są następujące: – Inwestycja jest zupełnie niepotrzebna z uwagi na istniejącą już drogę dojazdową do SP nr 2 (ul. Sudolska). – Realizacja powyższego projektu spowoduje wzmożenie ruchu drogowego, co wiąże się z zagrożeniem bezpieczeństwa mieszkańców, a przede wszystkim dzieci. Z budynków w pasie ul. Majora 20-32 wychodzi się wprost na ulicę. Od strony bloków nie ma chodników dla pieszych, a chodniki po drugiej stronie ulicy zazwyczaj są zajęte przez parkujące samochody (brak miejsc parkingowych). Ponadto w godzinach porannych i popołudniowych droga jest blokowana przez samochody przyjeżdżające do przedszkola i żłobka. – Większy ruch drogowy byłby znacznym utrudnieniem dla mieszkańców wyjeżdżających z garaży znajdujących się w wymienionych blokach. – Nie bez znaczenia jest fakt zwiększenia emisji spalin i hałasu tuż pod oknami naszych mieszkań.	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		
30.	30	07.02.2013	[...]*	1. Działka 67/25 o pow. 6,23 a wpisana do księgi wieczystej... jako mieszkalna została zamieniona na teren zieleni parkowej. Wnioskuje o przywrócenie dawnego	1. 67/25	1) ZP.7, KDW.24	Ad.2. Uwzględniona z	Ad. 1. Nieuwzględniona	Ad.1. Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				przeznaczenia działki – zabudowę mieszkalną niską. 2. Działka 216/1 o pow. 8,4 a wpisana do księgi wieczystej... jako mieszkalna została zmniejszona o ok. 20% i zmieniła status na działkę usługową. 3. Wnioskuję o przywrócenie dawnego przeznaczenia działki czyli zabudowę mieszkaniową niską oraz protestuję przeciw przebiegowi przez tę działkę drogi osiedlowej opisanej na planie jako KD/D.9. <u>Uzasadnienie:</u> Działka 67/25 przylega do terenów MN.1 gdzie istnieje zabudowa niska, i nie widzę przeszkód by tam też powstała taka zabudowa. Działka 216/1 jako teren usług z ograniczeniami zabudowy i terenu opisanymi w projekcie jest bezwartościowa. Ograniczenia co do możliwości uruchomienia tam usług są zbyt duże. Ponadto należy wziąć pod uwagę sąsiedztwo. W odległości 4 m od granicy działki znajduje się ściana z oknami bloku znajdującego się na przylegającym terenie MW.36. Mieszkańcy już wyrażali obawy co do możliwego uciążliwego sąsiedztwa. Nasza rodzina mieszkająca z dziada pradziada na tym terenie już dość straciła w okresie budowy osiedla. W latach 70. wywłaszczono za grosze większość mieszkańców tego terenu. Wiktor Dyna – mój ojciec stracił wówczas ponad 0,5 ha ziemi. Działka 216/1 była jedyną jaką udało się uratować. Po zmianach ustrojowych z trudem udało się odwłaszczyć z „zagrabionego terenu” działkę 67/25. Działki mają uregulowany stan prawny, współwłaścicielami są członkowie rodziny. Czujemy się teraz jakby „stare wróciło” i własność prywatna stała się niczym. Bulwersującym jest również brak jakiegokolwiek powiadomienia o planowanych tak znaczących zmianach bezpośrednio zainteresowanych właścicieli. Nie wszyscy śledzą na bieżąco Uchwały Rady Miasta i Zarządzenia Pana Prezydenta.	2. 216/1 3. Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	2) U.11, KD/D.9 3) KD/D.9	zastrzeżeniem Ad.3. Uwzględniona		przeznaczenia w projekcie planu dla działki 67/25 z powodów, o których mowa w uzasadnieniu do pkt. 2, a także braku możliwości realizacji zabudowy ze względu na ukształtowanie terenu działki oraz braku możliwości spełnienia wymagań dotyczących realizacji zabudowy. Sposób informowania w zakresie opracowywanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego regulują przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 r. Ad.2. Uwaga uwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia dla działki 216/1 pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną MW z dopuszczeniem realizacji funkcji usługowej w parterach budynków mieszkalnych wielorodzinnych. Zgodnie z obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa analizowane nieruchomości znajdują się w obrębie terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (MW), gdzie jako główne funkcje wskazuje się zabudowę mieszkalną i mieszkalno – usługową o wysokiej intensywności wraz z niezbędnymi obiektami i urządzeniami służącymi realizacji celów publicznych na poziomie lokalnym; obiektami i urządzeniami usług komercyjnych służącymi zaspokojeniu potrzeb mieszkańców obszaru. Wskazane w planie tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej MN.1 i MN.2 sankcjonują istniejącą zabudowę jednorodzinną, podczas gdy na działce 216/1 takiej zabudowy nie ma (zrujnowane pozostałości byłego obiektu). Ad.3. Uwaga uwzględniona w zakresie korekty przebiegu drogi KD/D.9.
31.	31	08.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przecięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzi na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyło by się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu					

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				w omówionym zakresie.					
32.	32	08.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać,	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu i oczekuję, że: a) droga wewnętrzna SM „Prądnik Czerwony” stanowiąca drogę dojazdową do budynków przy ul. Majora 20-60 nie zostanie połączona z ul. Łuszczkiewicza i drogą dojazdową do szkoły, b) nie zostanie zmieniony charakter tej drogi – pozostanie drogą wewnętrzną, c) nie zostanie zmieniona geometria tej drogi – nie zostanie ona przebudowana, tym bardziej, że kilka lat temu nawierzchnia tej drogi została wyremontowana i jest w bardzo dobrym stanie.					
33.	33	08.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu i oczekuję, że: a) droga wewnętrzna SM „Prądnik Czerwony” stanowiąca drogę dojazdową do budynków przy ul. Majora 20-60 nie zostanie połączona z ul. Łuszczkiewicza i drogą dojazdową do szkoły, b) nie zostanie zmieniony charakter tej drogi – pozostanie drogą wewnętrzną, c) nie zostanie zmieniona geometria tej drogi – nie zostanie ona przebudowana, tym bardziej, że kilka lat temu nawierzchnia tej drogi została wyremontowana i jest w bardzo dobrym stanie.					

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
34.	34	08.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wyjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m² terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu i oczekuję, że: a) droga wewnętrzna SM „Prądnik Czerwony” stanowiąca drogę dojazdową do budynków przy ul. Majora 20-60 nie zostanie połączona z ul. Łuszczkiewicza i drogą dojazdową do szkoły, b) nie zostanie zmieniony charakter tej drogi – pozostanie drogą wewnętrzną, c) nie zostanie zmieniona geometria tej drogi – nie zostanie ona przebudowana, tym bardziej, że kilka lat temu nawierzchnia tej drogi została wyremontowana i jest w bardzo dobrym stanie.					
35.	35	08.02.2013	[...]*	Wnoszę następujące uwagi: – Z treści koncepcji planu dla obszaru (U.1-U.6) pomiędzy ul. Powstańców a trasą kolejową w kierunku Kraków-Warszawa oraz drogi KD/D2 położonej na ww. obszarze wynika, że całkowitej likwidacji ulegnie obecna ulica Liliowa. Spowoduje to pozbawienie dojazdu do terenu działek położonych pomiędzy nią a ul. Powstańców, które równoległe do niej w pierwszej linii, zabudowane są obecnie obiektami mieszkalno-usługowymi, co uniemożliwia poprowadzenie dróg dojazdowych do ww. terenu. W związku z tym proponuję wprowadzenie następującej korekty do koncepcji budowy drogi KD/D2: – DROGĘ KD/D2 należałoby poprowadzić istniejąca ulicą Liliową zamiast wzdłuż wału kolejowego przy zachowaniu parametrów dla wcześniej proponowanej drogi. Obecna koncepcja drogi prowadzi do terenów pomiędzy nasypem kolejowym a ul. Liliową, nad którym przebiega napowietrzna przesyłowa linia wysokiego napięcia, uniemożliwia to jakąkolwiek zabudowę w tym terenie, ponieważ należy zachować strefę oddziaływania, w odległości po 10 metrów z każdej ze stron sieci wysokiego napięcia. Teren winien być pozostawiony jako zieleń parkowa (ZP) przeznaczona do rekreacji, której na osiedlu Prądnik Czerwony, a zwłaszcza w tym rejonie jest niewiele. Ww. teren ma także nieuregulowaną sytuację prawną jeśli chodzi o kwestie własności, co wyklucza możliwość scalania go z działkami położonymi wzdłuż ul. Powstańców, ponieważ wiązałoby się to z szeregiem długich i kosztownych procedur prawnych, i poświęceniem mnóstwa czasu, czego nie miała zamiaru podjąć się Gmina Kraków, próbując obarczyć odpowiedzialnością poszczególnych właścicieli. W przypadku indywidualnych inwestycji na ww. terenie, obecnie proponowany przez planistów układ drogi KD/D2 doprowadzi do rezygnacji z zamierzonych planów, i odstraszy potencjalnych inwestorów, zainteresowanych budową bardziej różnorodnych obiektów i w mniejszej skali. Dzięki przedstawionej przeze mnie korekcie drogi KD/D2, tereny położone po obu stronach ulicy Liliowej zyskają dostęp do drogi publicznej, zgodnie z wymogami zawartymi w treści proponowanego planu PRĄDNIK CZERWONY-PÓŁNOC Rozdział II. Ustalenia obowiązujące na całym obszarze planu §6, pkt 8. Dodatkowo proponowana korekta drogi KD/D2 poprowadzona ul. Liliową umożliwi zaopatrzenie w wodę ww. terenu poprzez rurociąg miejski ø250 mm,	112 obr. 22 oraz teren objęty południową częścią wydzielenia KD/D.2	KD/D.2, U3, U2	Uwzględniona z zastrzeżeniem		Uwaga uwzględniona w zakresie korekty przebiegu planowanej drogi dojazdowej KD/D.2 oraz nieprzekraczalnej linii zabudowy w sposób uwzględniający istniejący przebieg ul. Liliowej. Uwaga nieuwzględniona w pozostałym zakresie. Zgodnie z ustaleniami obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, obszar położony pomiędzy liniami kolejowymi oraz ul. Powstańców i Al. 29-go Listopada znajduje się w obrębie terenów oznaczonych symbolem UC – tereny o przeważającej funkcji usług komercyjnych. Zgodnie z zapisami projektu planu dopuszcza się przebudowę istniejącej zabudowy mieszkaniowej (§ 15, ust. 7 pkt. 2). Zgodnie z treścią ustaleń planu zawartych w § 15, a dotyczących m.in. terenów U.1-U.6 jako przeznaczenie podstawowe wskazuje się <i>zabudowę usługową</i>. W terenach tych dopuszcza się lokalizację i funkcjonowanie: 1) <i>obiektów małej architektury,</i> 2) <i>dojść i dojazdów do budynków oraz dróg wewnętrznych i miejsc postojowych nie wyznaczonych na rysunku planu,</i> 3) <i>ciągów pieszych,</i> 4) <i>obiektów, urządzeń i sieci infrastruktury technicznej,</i> 5) <i>parkingów,</i>

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				biegnący obecnie jej środkiem, w momencie uruchomienia przez MPWiK istniejących tzw. starych zbiorników Górka Narodowa wraz z budową hydroforni (przedmiotowy teren objęty jest „Koncepcją zasilania w wodę osiedla Górka Narodowa” TT954). Odrzucenie przez autorów planu ww. proponowanej koncepcji zmiany układu drogowego czyni ów teren mało atrakcyjnym do inwestowania i rozwoju. Ogranicza możliwości właścicieli, potencjalnych nabywców oraz przyszłych inwestorów na owym terenie. Jako właściciel działki o numerze 112, znajdujących się w zakresie powyższej koncepcji, zdaje sobie sprawę jak poważne konsekwencje niosą ze sobą obecne ustalenia planu, które pozbawiają zarówno mnie jak i pozostałych właścicieli sąsiednich gruntów, dostępu do drogi publicznej. Przedstawiona koncepcja w przypadku jej uchwalenia może doprowadzić do zaprzepaszczenia szans na rozwój tak atrakcyjnego osiedla, jakim jest Prądnik Czerwony ze względu na swoje usytuowanie. W związku z powyższym należy zastosować nową koncepcję układu drogowego dzięki któremu właściciele działek biegnących wzdłuż ul. Liliowej zyskają dostęp do drogi publicznej, a Gmina Kraków ich przychylność przy wprowadzaniu nowych ustaleń planu.					6) budynków gospodarczych i magazynowych służących funkcji podstawowej, 7) urzędzeń służących ochronie akustycznej. W terenach U.1-U.5 wprowadza się zakaz budowy: 1) tymczasowych obiektów budowlanych, 2) obiektów budowlanych nie wymienionych w ust. 1 i 2, 3) obiektów handlu hurtowego, 4) obiektów produkcyjnych, 5) garaży blaszanych, 6) myjni pojazdów, 7) stacji paliw płynnych i gazowych, 8) zabudowy usługowej związanej z obsługą pojazdów. 9) obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, a także obiektów zamieszkania zbiorowego za wyjątkiem: hoteli i moteli. Natomiast w terenie U.6 wprowadza się zakaz budowy: 1) tymczasowych obiektów budowlanych, 2) obiektów budowlanych nie wymienionych w ust. 1 i 2, 3) obiektów handlu hurtowego, 4) obiektów produkcyjnych, 5) garaży blaszanych, 6) obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, a także obiektów zamieszkania zbiorowego za wyjątkiem: hoteli i moteli. Mając na uwadze powyższe, za wyjątkiem kilku funkcji usługowych, których lokalizacji się zakazuje, dopuszczalny zakres usług jest urozmaicony i uwzględniający uwarunkowania, w tym sąsiedztwo linii kolejowych, zapewnienie odpowiednich zjazdów do ulicy Powstańców oraz przebiegi sieci infrastruktury technicznej. Dotyczy to również przyjętych wskaźników zabudowy mających na celu stworzenie nowej jakościowo przestrzeni.
36.	36	11.02.2013	[...]*	Trudno mi zrozumieć sens inicjatywy wykonania ww. planu skoro: 1. W zdecydowanej większości plan po prostu sankcjonuje stan istniejący. 2. Większość terenu pokrytego planem jest zajęta zabudową osiedlową SM „Prądnik Czerwony” i z wieloletniego doświadczenia wiem, że spółdzielnia z własnej inicjatywy podejmuje działania mające na celu poprawę warunków życia mieszkańców nie tylko przez utrzymywanie istniejącej substancji, ale także przez nowe inicjatywy w rodzaju: 1. budowy nowych parkingów, 2. zakładanie terenów sportowych, 3. urządzenie zieleni parkowej, 4. ułatwianie budowania obiektów drobnego handlu. Działania te prowadzone są w sposób w pełni profesjonalny: jeśli tego wymaga dana sprawa lub odnośne przepisy, spółdzielnia zleca wykonanie odpowiedniej dokumentacji i uzyskanie zgody właściwych urzędów. W tej sytuacji wskazywanie w ww. planie miejsc, w których można by jeszcze urządzić niewielkie parkingi, na przykład KUp.9 lub KUp.11, jest inicjatywą zbędną, pozbawioną sensu. 3. Z drugiej jednak strony jest w ww. planie jednak bardzo dziwna decyzja o niepokojących konsekwencjach. Chodzi mianowicie o teren oznaczony jako KUp.23, dla którego w myśl ww. planu „ustala się przeznaczenie podstawowe pod wydzielone miejsca postojowe”.	1. tereny objęte wydzieleniami KUp.9, KUp.11 2. teren objęty wydzieleniem KUp.23 3. Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	1) KUp.9, KUp.11 2) KUp.23 3) KD/D.9	Ad.3 Uwzględniona	Ad.1 Nieuwzględniona Ad.2. Nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Ad.1. Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości likwidacji terenów KUp.9 i KUp.11 dla realizacji miejsc postojowych. Ze względu na niewystarczającą ilość miejsc postojowych w sąsiedztwie zabudowy wielorodzinnej pozostawia się planowane lokalizacje. Ad. 2, Uwaga nieuwzględniona z zastrzeżeniem, tj. zachodnia część terenu KUp.23 wzdłuż ul. Łuszczkiewicza zostanie przeznaczona pod pas zieleni urządzonej ZP. Ad.3. Uwaga uwzględniona w zakresie korekty przebiegu drogi KD/D.9.

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Decyzja jest dziwna, ponieważ w tym konkretnie miejscu osiedla nie da się zauważyć szczególnego zapotrzebowania na dodatkowe miejsca postojowe. Działka znajduje się na obrzeżu terenów wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej, w bliskim sąsiedztwie szkoły i zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Istniejąca zatoka parkingowa po południowej stronie ulicy KD/D.10 nie zawsze jest w pełni wykorzystana, a w razie potrzeby pozostaje prosta możliwość wykonania podobnej zatoki parkingowej po północnej stronie ulicy. W wypadku realizacji zadania wskazanego przez omawiany plan na działce KUp.23, powstanie jeszcze jeden duży parking, który będzie wykorzystywany tylko częściowo, dzielając los istniejących parkingów KUp.28 czy KUp.29, zaprojektowanych i wykonanych z uwagi na ówczesnie obowiązujące normy, a z których mieszkańcy korzystają niechętnie, nie widząc samochodów z okien domów. Aktualnie teren określony jako KUp.23 włącza się do szerokiego pasma zieleni, przechodzącego z północnej części osiedla, czyli ze skupiska najwyższych, szesnastokondygnacyjnych budynków, przez całe osiedle, aż do dojścia do szkoły i dalej do parafialnego kościoła św. Jana Chrzciciela. Decyzja zmiany użytkowania tego terenu na parking jest absolutnie sprzeczna z §3 pkt 5 ww. planu, mówiącym o ochronie istniejących zespołów zieleni. Wprawdzie w stanie obecnym na terenie tym nie ma żadnych specjalnych urządzeń typu parkowego lub sportowego, ale nie ma ich także w wielu innych miejscach na to przeznaczonych – powstają one sukcesywnie, w miarę dostępności odpowiednich środków finansowych. Natomiast wszystkie te tereny mieszkańcy rzeczywiście wykorzystują latem i zimą dla celów rekreacyjnych. 4. Z kolei można się domyślać, że wyznaczenie terenu KUp.23, z przeznaczeniem na parking, jest powodem proponowanego w ww. planie połączenia dwu systemów obecnie niezależnych ulic – połączenia bardzo kontrowersyjnego i budzącego zrozumiałe sprzeciwu mieszkańców. Ulica oznaczona na planie jako KD/D.9, czyli „teren drogi publicznej – drogi dojazdowej”, w chwili obecnej i zgodnie z pierwotnym planem funkcjonuje łącznie z drogą oznaczoną na ww. planie symbolem KDW.23 jako „teren drogi wewnętrznej” i kończy się ślepą zatoką między budynkami oznaczonymi symbolami MW.35 i MW.36. Dla czytelności tekstu, w dalszym jego ciągu, ulicę będę nazywać ulicą „Majora boczna”. Połączenie jej z końcówką ulicy Sudolskiej oraz ulicą oznaczoną na ww. planie jako KD/D.10, zmieni status ulicy „Majora bocznej” i wymusi jej ewentualną przebudowę. 5. Kontrowersyjność decyzji połączenia owych dwu ulic polega na tym, że niszczy ona logiczny system dróg i ciągów pieszych, wyznaczony pierwotnym projektem i sprawdzony wieloletnią praktyką. System ten pełni następujące zadania: 1. obecna ulica „Majora boczna” (łącznie z KDW.23) obsługuje 7 budynków mieszczących 122 mieszkania i 126 wbudowanych garaży. Ruch kołowy w pewnych godzinach dnia bywa intensywny, choć niemal wyłącznie jest to ruch samochodów osobowych, połączony z manewrami wyjazdów z garaży. Ponieważ ulica „Majora boczna” z jednej strony obsługuje garaże, po jej drugiej stronie znajdują się zatoki parkingowe oraz ciągły chodnik. 2. po południowej stronie ulicy „Majora bocznej”, za budynkami mieszkalnymi, znajdują się żłobek (U.28) oraz przedszkole (U.24). W godzinach porannych i wczesnego popołudnia na ulicy „Majora bocznej” zatrzymują się liczne samochody osób dowożących dzieci do obu budynków usługowych. Są to oczywiście krótkie postoje. Osoby dowożące dzieci do żłobka, w miarę możliwości, zatrzymują się także na ulicy Majora, natomiast do przedszkola dzieci dowożone bywają także od strony ulicy Sudolskiej. 3. w godzinach porannych i wczesnego popołudnia wzdłuż ulicy „Majora bocznej” odbywają się wędrowki rodziców prowadzących małe dzieci do przedszkola, a także do szkoły, oraz dzieci nieco starszych, odbywających tę drogę samodzielnie. 4. w obecnej sytuacji na ulicy „Majora bocznej” nie ma w ogóle ruchu samochodów dostawczych, gdyż budynki żłobka, przedszkola i szkoły są obsługiwane z ulicy Sudolskiej. Śmieciarki z ulicy Majora wjeżdżają w „Majora boczną” tylko kilka metrów tyłem, bowiem jedyna altana śmieciowa znajduje się tuż obok ulicy Majora. Druga altana śmieciowa, zrealizowana zgodnie z projektem po północno-wschodniej stronie łuku drogi KDW.23, została zlikwidowana na życzenie okolicznych mieszkańców niebawem po zasiedleniu osiedla. Mieszkańcy dowożą śmieci do altany przy ulicy Majora samochodami, wyjeżdżając rano z osiedla do pracy. Trzecia altana śmieciowa znajduje się na terenie					

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				oznaczonym jako U.31 i jest obsługiwana istniejącym sięgaczem z ulicy Sudolskiej. 6. W zaproponowanym na ww. planie połączeniu ulicy „Majora bocznej” z ulicą Sudolską znajdują jeden niezrozumiały, a bardzo istotny szczegół. Chodzi o teren oznaczony symbolem U.11. Obecnie jest to działka ogrodzona, a wewnątrz niej znajdują się resztki spalonego budynku. Wygląda zatem jak własność prywatna, choć zaznaczam, że nie jest mi znany faktyczny aktualny stan własnościowy tego terenu. Jeżeli autorzy ww. planu podają przeznaczenie jej na cele usługowe i południową część działki przeznaczają na poszerzenie planowanego połączenia ulic, musieli otrzymać informację, że działka jest lub będzie własnością gminy. 7. W sumie stwierdzam, że realizacja proponowanego połączenia ulic spowoduje następujące zaburzenia sytuacji aktualnej: 1. niezależnie od tego, czy na terenie oznaczonym na ww. planie symbolem KUp.23 powstanie nikomu niepotrzebny parking, czy też zostanie ona kolejną decyzją przekształcona na inny sposób użytkowania, obecna ulica „Majora boczna”, przez sam fakt połączenia jej z ulicą Sudolską, zostanie obciążona zwiększonym ruchem kołowym, w tym ciężarowym samochodów dostawczych i śmieciarek. Nie uniknie się bowiem skracania sobie drogi przez kierowców. 2. wprowadzenie w ulicach „Majora bocznej” i Sudolskiej ruchu jednokierunkowego, jak poinformowano podczas dyskusji publicznej nad ww. planem w dniu 16.01.2013, byłoby zupełnie bezsensowne, zwiększyłoby bowiem w znacznym stopniu nasilenie ruchu. Samochody 126 użytkowników garaży przy ulicach „Majora bocznej” i KDW.23, inne samochody tam parkujące, samochody osób przywożących dzieci do przedszkola i żłobka, taksówki, samochody dostawcze i śmieciarki musiałyby każdorazowo pokonać pełną pętlę. 3. z kolei nie mam najmniejszych wątpliwości, że zwiększenie ruchu w znaczący sposób odbije się na komforcie, a może nawet bezpieczeństwie osób wyprowadzających samochody z garaży oraz, co najważniejsze, dzieci doprowadzanych do przedszkola lub samodzielne dochodzących do szkoły. 8. Jako mieszkankę osiedla prowadzonego przez Spółdzielnię Mieszkaniową „Prądnik Czerwony” propozycja przekształcenia ulicy „Majora bocznej” z ulicy wewnętrznej na publiczną wzbudza mój dodatkowy niepokój, z doświadczenia bowiem wiem, że Spółdzielnia bardziej dba o właściwe utrzymanie dróg i chodników niż służby miejskie. Konkluzja W wyniku argumentów przedstawionych w powyższym piśmie, jako projektant osiedli na obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Prądnik Czerwony – Północ” oraz mieszkanka tego terenu od roku 1987 protestuję przeciwko projektowi przekształcania terenu zajmowanego przez ulice „Majora boczna”, który aktualnie ma status drogi wewnętrznej w teren drogi publicznej i łączenia ulicy „Majora bocznej” z ulicą Sudolską.					
37.	37	11.02.2013	[...]*	Po zapoznaniu się z ww. planem, przedłożonym do publicznej dyskusji, i po rozmowie z prezesem „Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Czerwony”, poczuwam się do obowiązku złożenia zasadniczego protestu. Moje głębokie przerażenie budzi fakt, że plan, wykonany zgodnie z literą prawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, może w tak zasadniczy sposób odbiegać od ducha tego prawa. Wszak obszar ww. planu w dziewięćdziesięciu kilku procentach pokrywa się z terenem administrowanym przez „Spółdzielnię Mieszkaniową Prądnik Czerwony”. Jest więc rzeczą kuriozalną, że został on wykonany bez jakichkolwiek rozmów ze „Spółdzielnią”, a efektem tego są liczne decyzje, większej lub mniejszej wagi, sprzeczne z interesami mieszkańców. Wśród nich decyzja najważniejsza, która wywołała lawinę protestów, dotyczy połączenia dwu systemów dróg kołowych, od początku istnienia osiedla funkcjonujących jako niezależne. Jedną jest ulica Sudolska, która znalazła się poza obszarem ww. planu i której nie ma na żadnym z planów opublikowanych w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa. Faktycznie ma charakter publicznej drogi dojazdowej, obsługującej różne instytucje, dwa budynki wielorodzinne „Spółdzielni”, oraz kilkanaście domów jednorodzinnych. Drugą jest wewnętrzna droga osiedlowa, administrowana przez „Spółdzielnię”, obsługująca mieszkańców ponad stu mieszkań. Przy niej znajdują się wyjazdy z ponad czterdziestu garaży wbudowanych w budynki, a wzdłuż niej, i poprzez	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				nią dzieci dochodzą lub są doprowadzane do przedszkola i szkoły. Przygotowany plan miejscowy narusza ten delikatny a skomplikowany organizm, który przez ponad dwadzieścia lat obył się bez jakiegokolwiek wypadku. Przekształcenie owej ulicy o ruchu wewnętrznym w ulicę przejazdową wygląda więc groźnie, a najdziwniejsze jest to, że propozycja wynika z potrzeby obsłużenia nowego dużego parkingu, który zlokalizowany został w miejscu, gdzie nie ma żadnego sensownego uzasadnienia.					
38.	38	11.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wyjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu i oczekuję, że: a) droga wewnętrzna SM „Prądnik Czerwony” stanowiąca drogę dojazdową do budynków przy ul. Majora 20-60 nie zostanie połączona z ul. Łuszczkiewicza i drogą dojazdową do szkoły, b) nie zostanie zmieniony charakter tej drogi – pozostanie drogą wewnętrzną, c) nie zostanie zmieniona geometria tej drogi – nie zostanie ona przebudowana, tym bardziej, że kilka lat temu nawierzchnia tej drogi została wyremontowana i jest w bardzo dobrym stanie.					
39.	39	11.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wyjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu i oczekuję, że: a) droga wewnętrzna SM „Prądnik Czerwony” stanowiąca drogę dojazdową do budynków przy ul. Majora 20-60 nie zostanie połączona z ul. Łuszczkiewicza					

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				i drogą dojazdową do szkoły, b) nie zostanie zmieniony charakter tej drogi – pozostanie drogą wewnętrzną, c) nie zostanie zmieniona geometria tej drogi – nie zostanie ona przebudowana, tym bardziej, że kilka lat temu nawierzchnia tej drogi została wyremontowana i jest w bardzo dobrym stanie.					
40.	40	11.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wyjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahanowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu i oczekuję, że: a) droga wewnętrzna SM „Prądnik Czerwony” stanowiąca drogę dojazdową do budynków przy ul. Majora 20-60 nie zostanie połączona z ul. Łuszczkiewicza i drogą dojazdową do szkoły, b) nie zostanie zmieniony charakter tej drogi – pozostanie drogą wewnętrzną, c) nie zostanie zmieniona geometria tej drogi – nie zostanie ona przebudowana, tym bardziej, że kilka lat temu nawierzchnia tej drogi została wyremontowana i jest w bardzo dobrym stanie.					
41.	41	11.02.2013	[...]*	Projektowany przejazd wzdłuż budynków ul. Majora 26-32 do szkoły podstawowej nr 2 oraz lokalizacja parkingu dla szkoły nr 2 jest ze względów technicznych i kosztów budowy niewłaściwa i nie powinna być zatwierdzona do realizacji. Wszelkie kolizje, kłopoty, zagrożenia, koszty mieszkańcy os. Prądnik Czerwony przedstawili na spotkaniach i w proteście zbiorowym. Pragnę zwrócić uwagę, że wystarczy przedłużyć ul. Naczelną, następnie około przepompowni do szkoły podstawowej nr 2 (od strony wejścia) i tam wyznaczyć lokalizację parkingu szkolnego. Takie rozwiązanie nie zmusza rodziców i dzieci do obchodzenia budynku szkoły (w różnych warunkach atmosferycznych). Wnioskuję o odrzucenie możliwości przejazdu wzdłuż ul. Majora 26-32 i proponowaną lokalizację parkingu szkolnego.	1. Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32 2. teren objęty wydzieleniem KUp.23	1) KD/D.9 2) KUp.23	Ad.1. Uwzględniona	Ad.2. Nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Ad.1. Uwaga uwzględniona w zakresie korekty przebiegu drogi KD/D.9. Ad. 2. Uwaga nieuwzględniona z zastrzeżeniem, tj. zachodnia część terenu KUp.23 wzdłuż ul. Łuszczkiewicza zostanie przeznaczona pod pas zieleni urządzonej ZP.
42.	42	11.02.2013	[...]*	Działając w imieniu najemców nieruchomości zlokalizowanych na działce nr 67/151, zgłaszam swoje uwagi... Przedmiotowa działka jest własnością Skarbu Państwa (Gmina Kraków) oraz w zarządzie Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Czerwony. Sporządzany Plan Miejscowy Prądnik Czerwony – Północ oznacza przedmiotową działkę jako teren parkingów wydzielonych KUp.19 przewidując jako przeznaczenie podstawowe (§27 ust. 1) wydzielone miejsca parkingowe zaś w granicach terenu dopuszcza się lokalizację i funkcjonowanie obiektów małej architektury (§27 ust. 2) oraz zezwala na ich remont, budowę i przebudowę (§27 ust. 7). Obecnie na działce nr 67/151 występują obiekty kubaturowe trwale połączone z gruntem, mające własny fundament, w części podpiwniczone, będące budynkami usługowymi: sklep odzieżowy na poziomie parteru, sklep papierniczy na poziomie piwnic, oddział banku PKO, sklep warzywny. Sprzedawana w sklepie warzywnym żywność pochodzi z lokalnych upraw, co warto	67/151	KUp.19, ZP.7	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				promować. Obecnym przeznaczeniem przedmiotowej działki jest więc funkcja handlowo-usługowa, warta zachowania. Wnoszę o zmianę przeznaczenia podstawowego terenu oznaczonego jako KUp.19 z funkcji „PARKINGI” na „USŁUGI”. Proszę o zachowanie dotychczasowej funkcji terenu oraz o możliwość rozbudowania istniejących na działce obiektów. W razie niemożliwości zmiany przeznaczenia terenu wnioskuję o rozszerzenie zapisu w planie miejscowym dopuszczające jako przeznaczenie (§7 ust. 2) „budynki usługowe” oraz o możliwość ich rozbudowy (§27 ust. 7) na warunkach określonych w §27 ust. 8. Jako argumentację podaję dotychczasowe zagospodarowanie działki, gdzie głównym przeznaczeniem są obiekty usługowe. Działka nr 67/151 przez wiele lat służyła jako teren usługowy oraz handlowy, a lokalna społeczność zdążyła przyzwyczaić się do funkcji tego terenu. Nie bez znaczenia jest także fakt, że w bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się obszary o funkcji handlowej oraz usługowej (oznaczone w planie miejscowym jako U23), co czyni opisywane tereny centrum usługowo-handlowym dla osiedla mieszkaniowego. Istotnym argumentem przemawiającym za zachowaniem dotychczasowego charakteru terenu jest konieczność zachowania drobnych usług wewnątrz osiedla oraz jego rewitalizacja. Brak przestrzeni publicznych oraz usług skutkuje szerzeniem się patologii społecznych (zanikanie wszelkich relacji międzyludzkich) oraz powolnym „obumieraniem” osiedla, czyniąc z niego jedynie sypialnię dla pozostałych części miasta (chcemy dążyć do zachowania pewnej „odrębności” oraz „samowystarczalności” projektowanych oraz istniejących jednostek osiedlowych, a przynajmniej do utrzymania ich pierwotnego, pozytywnego charakteru). Wytworzone w naturalny sposób centrum usługowe wymaga uporządkowania zabudowy, nadania jej jednolitego charakteru oraz stylistyki, dlatego też wnioskuję o możliwość rozbudowy obiektów usługowych istniejących na terenach oznaczonych w planie miejscowym jako KUp.19. Połączenie obiektów w jeden pawilon handlowy, ich niewielka rozbudowa z zachowaniem wszystkich określonych w planie miejscowym parametrów umożliwi stworzenie wartościowej spójnej oraz wpisanej w charakter osiedla architektury. W północnej części przedmiotowego terenu znajduje się wydzielony pas miejsc parkingowych. W razie niemożliwości zmiany całego obszaru na teren usług proszę o zachowanie usługowego charakteru dla południowej części inwestycji. Wariantowe rozwiązania propozycji przedstawiono w załączniku graficznym. Rezygnując z wprowadzenia miejsc parkingowych w południowej części terenu tracimy zaledwie kilka miejsc postojowych (około 3), które byłyby usytuowane pod oknami obiektów mieszkaniowych. Wprowadzając miejsca parkingowe w południowej części niszczymy teren zielony oraz usługowy będący „buforem” między zabudową mieszkaniową a parkingami.					
43.	43	12.02.2013	[...]*	W imieniu swoim i mieszkańców (lista wg załączonej tabeli) składamy uwagi dot. projektu planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego Prądnik Czerwony – Północ podnosząc przede wszystkim sprzeciw przeciwko planom powstania parkingu samochodowego na działce nr 67/148 jak na załączonej do niniejszego pisma mapce. Jako mieszkańcy sąsiednich działek i domostw do wspomnianej działki nr 67/148 pragniemy poinformować, iż powstanie parkingu samochodowego na ww. działce niewątpliwie spowoduje zwiększenie natężenia wydobywających się z samochodów spalin. W tym miejscu należy zaznaczyć, iż w Krakowie od dawna stwierdzono przekroczenie dopuszczalnych norm zapylenia powietrza zanieczyszczeniami wywołanymi na skutek powstałych produktów niepełnego spalania różnego rodzaju paliw. Na początku grudnia 2012 r. w Krakowie stwierdzono, aż ośmiokrotne przekroczenie dopuszczalnych norm zapylenia powietrza (źródło: Kraków – Nasze Miasto.pl). Przy powstawaniu tak dużego zanieczyszczenia powietrza miejscowe jego nasilenie może niekorzystnie wpływać na stan zdrowotny osób zamieszkujących w sąsiedztwie powodując między innymi zawroty głowy, duszności oraz podrażnienie skóry. Ewentualne powstanie parkingu dla samochodów na wskazanej wyżej działce z pewnością przyczyni się do nasilenia zanieczyszczenia powietrza, co również spotęguje powstanie nowej drogi dojazdowej m.in. do planowanego parkingu. Ponadto mpzp dla Prądnika Czerwonego – Północ, który w obecnej formie zakłada powstanie miejsc parkingowych na działce nr 67/148 oraz drogi stanowić będzie przyczynę nasilenia hałasu. Wg dostępnych informacji wynika, że w Krakowie liczba osób narażonych w ciągu doby	teren objęty wydzieleniem KUp.23	KUp.23		Nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Uwaga nieuwzględniona z zastrzeżeniem, tj. zachodnia część terenu KUp.23 wzdłuż ul. Łuszczkiewicza zostanie przeznaczona pod pas zieleni urządzonej ZP.

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				na hałas powyżej 55 decybeli wynosi około 300 tysięcy. W ocenie ekspertów Kraków osiągnął wskaźnik największych metropolii z krajów tak zwanej starej Unii: 40 procent populacji zagrożone jest hałasem powyżej 55 dB uważa Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EKKOM, które na zlecenie władz miasta Kraków opracowało program ochrony Krakowa przed hałasem. (...) Z powołanych ustaleń wynika, że smog i hałas w rejonie miejsca planowanego powstania parkingu samochodowego ulegnie natężeniu, co spowoduje lub zwiększy dyskomfort mieszkańców oraz wpłynie na pogorszenie ich stanu zdrowotnego na skutek nasilenia ww. zjawisk. Do takiej sytuacji nie chcemy dopuścić prosząc o rozważenie alternatywnych rozwiązań dla zagospodarowania działki nr 67/148. Takim alternatywnym rozwiązaniem może być postanie tak zwanego „smoczego skweru” lub „małego gaju”, czyli kompleksu rekreacyjno-sportowego dla dzieci. W rejonie, w jakim zamieszkujemy jest duża ilość dzieci i młodzieży, a w pobliżu nie ma typowego kompleksu rekreacyjno-sportowego z naciskiem na małe dzieci. Co prawda obok działki, na której planowany jest parking usytuowana jest szkoła podstawowa nr 2 im. św. Wojciecha, to na miejscu nie ma bezpiecznego wyposażenia rekreacyjnego dla dzieci w wieku przedszkolnym. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na wysokie koszty związane z inwestycją, a jej alternatywnymi rozwiązaniami jak ww. ewentualnie w grę wchodzić może wyznaczenie i stworzenie innych miejsc do parkowania pojazdów w mniejszej ilości, ale za to w różnych miejscach w okolicy. Wskazując na powyższe, w tym powołane fakty i okoliczności zgodnie uważamy, że zgłoszone uwagi do mpzp Prądnik Czerwony – Północ mają swe uzasadnienie i zasługują na uwzględnienie.					
44.	44	12.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wyjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6?	Fragment ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
45.	45	12.02.2013	[...]* [...]*	1. Wnosimy o uwzględnienie ul. Liliowej dz. 682 obr. 22 Śródmieście jako terenu przeznaczonego pod drogi wewnętrzne (KDW), ulica ta pełni rolę jedyne go dojazdu działek: 106, 18, 799, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 110, 28/2 obr. 22, a także jako drugi dojazd do wąskich działek 112, 29, 30, 31, 32, 33 obr. 22, nieuwzględnienie może spowodować odcięcie dostępu do drogi od ww. działek. Ponadto zgodnie ze Studium UiKZP Miasta Krakowa w dziale 4.6. wskazano „Racjonalna polityka transportowa uwzględniać musi zapisaną w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zasadę zrównoważonego rozwoju. System transportu oparty o powyższą zasadę winien utrzymywać harmonię układu komunikacyjnego z jego otoczeniem przyrodniczym, kulturowym oraz społeczno-gospodarczym, polegająca na korzystaniu z istniejących zasobów w sposób umożliwiający ciągłość ich użytkowania i zachowania dla przyszłych pokoleń” oraz Akapit odnoszący się do Układu Dróg Wewnętrznych „Przyjmuje się utrzymanie dotychczasowych założeń konstrukcji docelowego układu sieci ulic”, w związku z powyższym celem spełnienia zapisów studium należy	1. 682 obr. 22, 29 obr. 22 2. teren objęty wydzieleniem KD/D.2 3. 29 obr. 22 4. 29 obr. 22 5. cały obszar objęty planem		Ad.1, Ad.8, Ad.10, Ad.11, Ad.12, Ad.16, Ad.18, Ad.19. Uwzględniona Ad.6. Uwzględniona z zastrzeżeniem Ad.20 – Ad.21 – Ad.22 –	Ad.3, Ad.4, Ad.5, Ad.7, Ad.9, Ad.13, Ad.15, Ad.17. Nieuwzględniona Ad.2, Ad.14. Nieuwzględniona z zastrzeżeniem Ad.20 – Ad.21 – Ad.22 –	Uwaga uwzględniona w zakresie pkt. 1, 8, 10, 11, 12, 16, 18, 19. Uwaga uwzględniona z zastrzeżeniem w zakresie: Ad.6. Oprócz wskazania na rysunku planu przebiegów nieprzekraczalnej linii zabudowy, realizacja nowej zabudowy musi uwzględniać dodatkowo pozostałe uwarunkowania ograniczające, m.in. ukształtowanie terenu czy przebieg sieci infrastruktury technicznej. Uwaga uwzględniona w zakresie częściowej korekty przebiegu nieprzekraczalnej linii zabudowy wzdłuż ul. Powstańców.

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				zachować istniejąca już ulice Liniową dz. 682 obr. 22 Śródmieście. 2. Wnosimy o usunięcie terenu dróg publicznych KD/D.2 jako rozwiązania zbędnego, kolidującego i naruszającego zapisy sporządzonej prognozy oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przed hałasem komunikacyjnym od linii kolejowej. Zajęcie terenu drogą publicznych KD/D.2 spowoduje brak możliwości skutecznego wykonania zieleni izolującej, proponowane rozwiązanie znacznie pogorszy klimat akustyczny całej północno-zachodniej części terenu objętego planem. Ponadto rozwiązanie to naruszającego zapisy Studium uikzp miasta Krakowa w dziale 4.6. wskazano „Racjonalna polityka transportowa uwzględniać musi zapisaną w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zasadę zrównoważonego rozwoju. System transportu oparty o powyższą zasadę winien utrzymywać harmonię układu komunikacyjnego z jego otoczeniem przyrodniczym, kulturowym oraz społeczno-gospodarczym, polegająca na korzystaniu z istniejących zasobów w sposób umożliwiający ciągłość ich użytkowania i zachowania dla przyszłych pokoleń”. 3. Wnosimy korektę na projekcie Rysunku Planu, obszarów o spadku powierzchni terenu powyżej 12% utrudniających budownictwo na terenie naszej działki nr 29, obr. 22 Śródmieście, w sposób zgodny ze stanem faktycznym, na rysunku planu zaznaczono niewłaściwie ww. obszary. 4. Wnosimy korektę przebiegu strefy nadzoru archeologicznego, usuwającego strefę z terenu naszej działki nr 29 obr. 22 Śródmieście, w związku z uzyskaniem z Decyzją nr AU-2/6730.2/1957/12 o ustaleniu warunków zabudowy, w której nie nałożono obowiązku nadzoru archeologicznego na tym terenie. Rysunek planu i uzyskana decyzja w tym zakresie się rozmiągają i są sprzeczne. 5. Wnosimy o doprowadzenie do zgodności na projekcie Rysunku Planu, granic obszaru objętego planem. Na Rysunku Planu na umieszczonych wyrysach: K1-K5, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa jest oznaczony inny przebieg granic obszaru objętego planem, niż na Rysunku Planu. Powyższa niezgodność występuje: wzdłuż Al. 29 Listopada (na wyrzysie objęta jest cała szerokość ulicy, na projekcie tylko jej fragment) oraz w zakresie wschodniej granicy ul. Strzelców (na wyrzysie objęta jest cała szerokość ulicy w miejscu najbardziej wysuniętym na wschód, na projekcie ulica ta nie jest objęta). 6. Wnosimy o korektę przebiegu nieprzekraczalnej linii zabudowy wzdłuż ul. Powstańców tak, aby nawiązywała do istniejącej zabudowy oraz ukształtowania terenu umożliwiającego lokalizację budynków, obecnie wskazana linia wprowadza brak jednorodności i nieuporządkowanie przyszłej zabudowy względem istniejącej. 7. Wnosimy o zmianę projektowanego przeznaczenia pod zabudowę usługową dla terenu zabudowy usługowej U.3, na przeznaczenie zgodne ze Studium... pod zabudowę usługową wraz z możliwym uzupełniającym programem mieszkaniowym wielorodzinnym. Zmianę tę argumentujemy obecnym przeznaczeniem terenu U.3, na którym przewagę stanowi budownictwo mieszkalne oraz budownictwo mieszkalne z częścią usługową, wprowadzenie możliwości samej zabudowy usługowej spowoduje zwiększenie uciążliwości dla obecnych mieszkańców oraz zakłóci ład przestrzenny. Ponadto odpowiednie kształtowanie zabudowy mieszkalnej z częścią usługową na tym obszarze i zastosowanie właściwych rozwiązań technicznych pozwoli na właściwą ochronę części mieszkalnych przed hałasem. 8. Wnosimy o korektę zapisu projektu planu w zakresie §1.3 zapisano: „Obszar objęty planem o powierzchni 48,35 ha, położony w północnej części miasta Krakowa, w obrębie Dzielnicy III Prądnik Czerwony, pomiędzy linią kolejową, Al. 29 Listopada, ulicami Powstańców, Majora, Sudolską, potokiem Sudół Dominikański oraz ulicą Strzelców”, natomiast winno być: „Obszar objęty planem o powierzchni 48,35 ha, położony w północnej części miasta Krakowa, w obrębie Dzielnicy III Prądnik Czerwony, pomiędzy liniami kolejowymi, Al. 29 Listopada, ulicami Powstańców, Majora, Sudolską, potokiem Sudół Dominikański oraz ulicą Strzelców”. Od północnej strony przebiegają dwie krzyżujące się linie kolejowe 8 i 95, z którymi graniczy obszar objęty opracowaniem. 9. Wnosimy o korektę zapisu projektu Planu w zakresie §4.1.9 zapisano: „powierzchni zabudowy – należy przez to rozumieć pole powierzchni figury geometrycznej określonej przez kontur budynku wyznaczony przez prostokątny rzut na płaszczyznę poziomą zewnętrznych płaszczyzn ścian zewnętrznych kondygnacji przyziemnej	6. obszar przyległy do ulicy Powstańców 7. teren objęty wydzieleniem U.3 8. cały obszar objęty planem 9. cały obszar objęty planem 10. cały obszar objęty planem 11. teren objęty wydzieleniem KUp.21 12. cały obszar objęty planem 13. teren objęty wydzieleniem U.3 14. teren objęty wydzieleniem U.3 15. cały obszar objęty planem 16. tereny objęte wydzieleniami: KDW.2, KDW.4, KDW.6, KDW.7, KDW.11, KDW.12, KDW.13, KDW.19, KDW.20, KDW.21, KDW.28, KDW.29, KDW.30 17. 29 obr. 22 18. cały obszar objęty planem 19. 29 obr. 22 20.uwaga do części tekstowej p.o.ś 21. uwaga do części tekstowej p.o.ś 22. uwaga do części tekstowej p.o.ś 23. uwaga do części tekstowej p.o.ś		Ad.23 – Ad.24 – Ad.25 – Ad.26 – Ad.23 – Ad.24 – Ad.25 – Ad.26 –	Uwagi nieuwzględnione w zakresie: Ad.3. Nachylenia wyznaczono w oparciu o cyfrowy model rzeźby terenu. Ad.4. Wskazany na rysunku planu zasięg strefy nadzoru archeologicznego wynika z materiałów uzyskanych od Miejskiego Konserwatora Zabytków. Ad.5. Granice obszaru objętego planem określiła w uchwale o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Rada Miejska Krakowa. Ad.7. Zgodnie z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, w obrębie terenów o przeważającej funkcji usług komercyjnych UC za główne funkcje wskazuje się: <i>zabudowa usługowa – obiekty i urządzenia umożliwiające realizację przedsięwzięć komercyjnych (w tym istniejące i projektowane targowiska) wraz z możliwym uzupełnieniem programem mieszkaniowym wielorodzinnym.</i> W związku z powyższym Studium daje jedynie możliwość, a nie nakazuje uwzględnienie możliwości realizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Realizacja zabudowy wielorodzinnej w tym obszarze, w aspekcie przeanalizowanych uwarunkowań, w tym komunikacyjnych i związanych z nimi uciążliwości nie jest wskazane. Zgodnie z zapisami projektu planu dopuszcza się jedynie przebudowę istniejącej zabudowy mieszkaniowej (§ 15, ust. 7 pkt. 2). Ad.9. Zastosowana definicja powierzchni zabudowy jest właściwa. Ad.13. Parametry dotyczące powierzchni i szerokości działek budowlanych oraz pozostałe parametry zabudowy i zagospodarowania są niezbędne dla realizacji jednego z kilku celów planu jakim jest: <i>racjonalne wykorzystanie terenów dla realizacji różnorodnego programu usługowego.</i> Ad.15. Parametry dotyczące miejsc postojowych dla rowerów reguluje zapis § 10 ust. 2 ustaleń planu. Ad.17. Możliwość lokalizowania obiektów przeznaczonych do czasowego użytkowania w trakcie realizacji robót budowlanych jest uzależniona od warunków wydanego pozwolenia na budowę. Zgoda na realizację takiego	

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				budynku, a w budynkach posadowionych na filarach, kondygnacji opartej na tych filarach”, natomiast winno być: „powierzchni zabudowy – należy przez to rozumieć pole powierzchni figury geometrycznej określonej przez obrys budynku wyznaczony przez prostokątny rzut na płaszczyznę poziomą zewnętrznych płaszczyzn ścian zewnętrznych kondygnacji przyziemnej budynku, a w budynkach posadowionych na filarach, kondygnacji opartej na tych filarach”. 10. Wnosimy o wprowadzenie do §4.1 Projektu Planu definicji garażu blaszanego, ponieważ jest to określenie zwyczajowe, nie określone w przepisach odrębnych, a więc może być różnie interpretowane, ponadto jest wielokrotnie używane w zapisach Projektu Planu. 11. Wnosimy o doprowadzenie do zgodności na projekcie Rysunku Planu, opisu terenu KUp.21, który znajduje się obecnie na terenie KDW.22. 12. Wnosimy doprowadzenie do zgodności na projekcie Rysunku Planu, użytych oznaczeń w legendzie: granicy strefy 10 m możliwości sytuowania budowli i budynków od granicy obszaru kolejowego oraz granicy strefy 20 m możliwości sytuowania budowli i budynków od osi skrajnego toru,. Oznaczenia granic w legendzie różnią się kolorem i kierunkiem znacznika linii, na rysunku natomiast różnią się tylko kolorem. 13. Wnosimy o zmianę minimalnej powierzchni i szerokości działki wymaganej podczas podziału, ze względu, iż część działek w tym nasza na terenie zabudowy usługowej U.3, posiada szerokość mniejszą niż 20 m i powierzchnie poniżej 2000 m2, niemożliwy jest podział długich wąskich działek zgodnie z założeniami Projektu Planu. 14. Wnosimy o zmianę ilości wymaganych 20 miejsc postojowych na 12 miejsc postojowych na 1000 m2 powierzchni użytkowej, w obrębie terenu U.3 zgodnie ze wskazaniem w Studium Uwarunkowań... dla strefy miejskiej terenów usług komercyjnych. 15. Wnosimy o doprecyzowanie parametrów miejsc postojowych dla rowerów, ponieważ żadne przepisy nie wskazują parametrów miejsc postojowych dla rowerów oraz sposobu ich sytuowania i projektowania. Brak wskazania parametrów miejsc, uniemożliwi prawidłową realizację zapisu Planu. 16. Wnosimy o dostosowanie przyjętych rozwiązań w Projekcie Planu w zakresie terenów dróg wewnętrznych KDW, będących również drogami pożarowymi, do obowiązujących przepisów Dz.U. 2009 nr 124 poz. 1030 Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych. Przyjęte rozwiązania w zakresie terenów dróg wewnętrznych: KDW.2, KDW.4, KDW.6, KDW.7, KDW.11, KDW.12, KDW.13, KDW.19, KDW.20, KDW.21, KDW.28, KDW.29, KDW.30, nie pozwalają na wymaganą nawrotkę wozu bojowego na końcu odcinka drogi, ponieważ są zbyt wąskie i nie spełniają wskazanych przepisów. 17. Wnosimy o możliwość budowy tymczasowych obiektów budowlanych wznoszonych lub stawianych na potrzeby budowy, pozostawienie zakazu w obecnej formie spowoduje brak możliwości stworzenia zaplecza budowy zgodnego z przepisami BHP i będzie uniemożliwiało normalną realizację przedsięwzięć budowlanych. 18. Wnosimy o wprowadzenie do §4.1 Projektu Planu, definicji obiektów handlu hurtowego, ponieważ jest to określenie zwyczajowe, nie określone w przepisach odrębnych, a więc może być różnie interpretowane, ponadto jest wielokrotnie używane w zapisach Projektu Planu. 19. Wnioskujemy o zmianę zapisu dot. zakazu zastosowania do wykończenia elewacji blachy, obecnie ściany zewnętrzne w budynkach usługowych wykonuje się np. w technologii elewacji wentylowanych, w których wykorzystuje się panele, kasety z wysokogatunkowych blach lub kompozytów powlekanych blachą, zakaz stosowania blachy w takich przypadkach jest bezzasadny. 20. Wnosimy o korektę zapisu w Prognozie Oddziaływania na Środowisko w zakresie punktu 1.3 zapisano: „Dokonano oceny stanu i funkcjonowania środowiska przyrodniczego na obszarze objętym projektem planu z uwzględnieniem warunków aerosanitarnych i akustycznych oraz dokonano analizy i oceny wpływu realizacji ustaleń projektu planu na środowisko, w tym: wody, powierzchnię ziemi, powietrze, florę i faunę oraz ludzi”, natomiast winno być: „Dokonano oceny stanu i funkcjonowania środowiska przyrodniczego na obszarze objętym projektem planu z uwzględnieniem warunków aerosanitarnych i akustycznych oraz dokonano analizy i	24. uwaga do części tekstowej p.o.ś 25. uwaga do części graficznej p.o.ś 26. uwaga do części graficznej p.o.ś				objektu umożliwia istnienie obiektu w trakcie prowadzenia robót budowlanych. Uwagi nieuwzględnione z zastrzeżeniem: Ad.2. Uwaga nieuwzględniona z zastrzeżeniem, tj. korekta przebiegu drogi KD/D.2 w związku z uwzględnieniem częściowym m.in. uwagi nr 28, 35, 48, 49. Ad.14. Uwaga nieuwzględniona z zastrzeżeniem w zakresie pkt. 14 w związku z koniecznością uwzględnienia parametrów polityki parkingowej miasta Krakowa przyjętej uchwałą Rady Miasta Krakowa. Uwagi dotyczące Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko: Ad.20. Uwaga do SOOŚ uwzględniona. Ad.21. Uwaga do SOOŚ uwzględniona. Ad.22. Uwaga do SOOŚ uwzględniona. Ad.25. Uwaga do SOOŚ uwzględniona. Ad.23. Uwaga do SOOŚ uwzględniona: <i>Z Mapy akustycznej miasta Krakowa</i> sporządzonej w 2007 roku wynika, że maksymalny zasięg izofony poziomów hałasu od krawędzi źródła hałasu wynosi: 30 m (imisja-LN50 dB), 65 m (imisja-LDWN55 dB), 25 m (imisja-LDWN60 dB) i jest o wiele mniejszy niż oddziaływanie linii kolejowej nr 8. Tabela 7 i rysunek 6 w prognozie oddziaływania na środowisko zostaną uzupełnione o ww. informacje odnośnie składowej akustycznej od linii kolejowej nr 95. <u>Ponadto wyjaśnia się co następuje:</u> Linia kolejowa nr 95 nie stanowi „głównego źródła zanieczyszczenia hałasem” obszaru „Prądnik Czerwony Północ”. Oddziaływanie akustyczne linii kolejowej nr 95 na obszar objęty planem zostało poddane analizie w opracowaniu ekofizjograficznym sporządzonym na potrzebę wykonania mpzp obszaru „Prądnik Czerwony Północ” sporządzonym w listopadzie 2011 r. Wykorzystano wówczas dane z obowiązującej <i>Mapy akustycznej Miasta Krakowa</i> wykonanej w 2007 r. w oparciu o dane i materiały z przełomu lat 2006-2007. <i>Mapa akustyczna miasta Krakowa</i> sporządzona w roku 2007 zawierała pomiary oddziaływania akustycznego linii kolejowej nr 95 wykonane w okresie kiedy ww. linią (torem nr 1 po odbudowie) kursowały składry służbowe, techniczne, towarowe obsługiwane najczęściej przez EZT serii EN57 lub EN71, drezynę MS29 i sporadycznie obsługiwane lokomotywami EU06, ET22. Po przywróceniu ruchu w 2012 r. natężenie i rodzaj ruchu kolejowego na linii 95 nie różni się od mierzonego w latach 2006-2007, w związku z tym aktualne oddziaływanie akustyczne jest na zbliżonym poziomie.

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				oceny wpływu realizacji ustaleń projektu planu na środowisko, w tym: wody, powierzchni ziemi, powietrza, flory i fauny oraz ludzi”. 21. Wnosimy o korektę zapisu w Prognozie Oddziaływania na Środowisko w zakresie punktu 1.5 zapisano: „W powyższym zakresie wypełnia się również informacyjna rolna prognozy dla społeczności lokalnej, jako opracowania wykładanego wraz z dokumentem do publicznego wglądu”, natomiast winno być: „W powyższym zakresie wypełnia się również informacyjna rola prognozy dla społeczności lokalnej, jako opracowania wykładanego wraz z dokumentem do publicznego wglądu”. 22. Wnosimy o korektę zapisu w Prognozie Oddziaływania na Środowisko w zakresie punktu 1.6 zapisano: „Mapę stanowią załączniki nr 1 do”, natomiast winno być: „Mapę stanowi załącznik nr 1 do”/ 23. Wnosimy o korektę zapisów i przedstawionych istotnych danych w Prognozie Oddziaływania na Środowisko w zakresie punktu 3.12, wskazano iż: „obszar położony na zachód od ul. Powstańców narażony jest na hałas od linii kolejowych nr 8 i 95. Maksymalne, notowane w 2012 r. zasięgi emisji hałasu komunikacyjnego do środowiska wyrażone parametrem ILDWN i ILN zestawiono w tabeli 7 oraz na rysunku 6”, natomiast od 2010 roku do IV kwartału 2012 linia kolejowa 95 była awaryjnie wyłączona z eksploatacji, w związku z tym powyższa tabela i rysunek przedstawia tylko klimat akustyczny od linii kolejowej nr 8, bez uwzględnienia emisji hałasu od linii kolejowej nr 95. Opracowania akustyczne nie uwzględnia emisji hałasu od linii kolejowej nr 95, która jest bardzo niekorzystnie zlokalizowana względem analizowanego obszaru ponieważ znajduje się na znacznej wysokości nasypie i stanowi główne źródło zanieczyszczenia hałasem, które w ogóle nie było poddawane analizie. 24. Wnosimy o uwzględnienie wpływu ponadnormatywnego źródła hałasu od linii kolejowej nr 95, na obszar objęty Projektem Planu. 25. Wnosimy o uzupełnienie załącznika graficznego do Prognozy oddziaływania na środowisko o linię kolejową 95, zarówno na rysunku jak i w legendzie. 26. Wnosimy o prawidłowe naniesienie izofon na załącznikach graficznych do prognozy oddziaływania na środowisko, uwzględniających rzeczywistą emisję hałasu od linii kolejowej nr 95, w okresie wykonywania mapy akustycznej Krakowa linia 95 była awaryjnie zamknięta, w związku z tym nie uwzględniono jej na mapach.					Ad.26. Uwaga do SOOŚ uwzględniona częściowo: Uzupełnia się rysunek 6 w prognozie oddziaływania na środowisko o informacje z <i>Mapy akustycznej miasta Krakowa</i> sporządzonej w roku 2007. Uzupełnienie stanowią wyrysy z mapy akustycznej dotyczące pomiarów hałasu kolejowego (izofony emisji i imisji hałasu) wykonanych w rejonie obszaru mpzp „Prądnik Czerwony Północ”, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie <i>dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku</i> (Dz.U.2007.120.826) obowiązującym w wersji przed 23 października 2012 r. Pozostawia się bez zmian załącznik nr 1 do prognozy oddziaływania na środowisko, na którym wskazano zasięgi imisji hałasu kolejowego do środowiska przy pomocy izofon LDWN65 dB i LN60 dB na podstawie <i>Mapy akustycznej miasta Krakowa</i> sporządzonej w roku 2012. Zasięgi analogicznych izofon wygenerowanych tylko dla linii kolejowej nr 95 na podstawie <i>Mapy akustycznej miasta Krakowa</i> sporządzonej w roku 2007 znajdują się poza granicą obszaru mpzp „Prądnik Czerwony Północ”, co obrazują uzupełnienia na rysunku 6 w tekście prognozy. Ad.24. Uwaga do SOOŚ nieuwzględniona: Z <i>Mapy akustycznej miasta Krakowa</i> sporządzonej w 2007 roku wynika, że linia kolejowa nr 95 nie wykazuje na obszarze opracowania mpzp „Prądnik Czerwony Północ” ponadnormatywnych przekroczeń norm hałasu, określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie <i>dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku</i> (Dz.U.2007.120.826 z późniejszymi zmianami). <u>Ponadto wyjaśnia się co następuje.</u> Oddziaływanie akustyczne linii kolejowej nr 95 na obszar objęty planem zostało poddane analizie w opracowaniu ekofizjograficznym sporządzonym na potrzebę wykonania mpzp obszaru „Prądnik Czerwony Północ” sporządzonym w listopadzie 2011 r. Wykorzystano wówczas dane z obowiązującej <i>Mapy akustycznej Miasta Krakowa</i> wykonanej w 2007 r. w oparciu o dane i materiały z przełomu lat 2006-2007. <i>Mapa akustyczna miasta Krakowa</i> sporządzona w roku 2007 zawierała pomiary oddziaływania akustycznego linii kolejowej nr 95 wykonane w okresie kiedy ww. linią (torem nr 1 po odbudowie) kursowały składry służbowe, techniczne, towarowe obsługiwane najczęściej przez EZT serii EN57 lub EN71, drezynę MS29 i sporadycznie obsługiwane lokomotywami EU06, ET22. Po przywróceniu ruchu w 2012 r. natężenie i rodzaj ruchu kolejowego na linii nie różni się od mierzonego w latach 2006-2007, w związku z tym aktualne oddziaływanie akustyczne jest na zbliżonym poziomie. <i>Mapa akustyczna miasta Krakowa</i> sporządzona w latach 2011 – 2012 (cytowana w prognozie oddziaływania na środowisko sporządzonej w grudniu 2012 r.) nie zawiera pomiarów od linii kolejowej nr 95

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									z powodu jej wyłączenia z eksploatacji w okresie pomiarów. Mapa akustyczna zgodnie z Prawem ochrony środowiska podlega cyklicznej aktualizacji co 5 lat. W kolejnej edycji mapy zostanie ustalone aktualne na okres wykonania mapy (2016/2017 rok) oddziaływanie akustyczne linii kolejowej nr 95.
46.	46	12.02.2013	[...]*	W imieniu mieszkańców bloku przy ul. Majora 38 zgłaszam sprzeciw do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmentach dotyczących: przekształcenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-32 w drogę publiczną dojazdową umożliwiającą dojazd do Szkoły Podstawowej nr 2 przy ul. Strzelców 5 w Krakowie; umożliwienia przejazdu samochodów drogą wewnętrzną KDW.24 stanowiącą jedynie dojazd do budynku Majora 38 i będącą aktualnie drogą wewnętrzną bez przejazdu. Jednocześnie wnoszę o wykreślenie z projektu planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Prądnik Czerwony planowanych zmian w stosunku do których zgłaszam niniejszy sprzeciw i pozostawienie aktualnego stanu zagospodarowania jednostki A3 SM Prądnik Czerwony tj. obszaru zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na terenie którego wybudowane są budynki o numerach 20-60 przy ul. Majora.	1. Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32 2. Teren objęty wydzieleniem KDW.24	1) KD/D.9 2) KDW.24	Uwzględniona		
47.	47	12.02.2013	[...]*	Jestem właścicielem działki nr 42/2 obr. 22 Śródmieście przy ul. Powstańców w Krakowie o powierzchni 0,1412 ha. W opracowywanym planie działka ta leży w terenie U2 i ma być przeznaczona wyłącznie na usługi. Ww. działka została zakupiona w 1993 r. na cele inwestycji mieszkalno-usługowej. Zgodnie z obowiązującym wówczas Miejscowym Planem Ogólnym Miasta Krakowa (Uchwała RM Krakowa nr VII/58/94) działka 42/2 obr. 22 Śródmieście znajdowała się w obszarze zabudowy mieszkaniowo-usługowej (M3-U). W roku 1996 uzyskałem pozwolenie na budowę budynku mieszkalnego jednorodzinnego z usługami w parterze znak: AP-01-I-II.7336-138-570 wydanej przez Prezydenta Miasta Krakowa. Niestety z powodów finansowych inwestycja nie została rozpoczęta. Jednak w najbliższym czasie mam zamiar kontynuować moje przedsięwzięcie. Nadmieniam, że w sąsiedztwie mojej działki obecnie istnieje już zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz mieszkaniowo-usługowa. W związku z powyższym proszę o uwzględnienie w dopuszczalnej zabudowie zabudowę mieszkaniowo-usługową.	42/2 obr. 22	U.2, KD/Z.1		Nieuwzględniona	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z ustaleniami obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, obszar położony pomiędzy liniami kolejowymi oraz ul. Powstańców i Al. 29-go Listopada znajduje się w obrębie terenów oznaczonych symbolem UC – tereny o przeważającej funkcji usług komercyjnych.
48.	48	12.02.2013	[...]*	1. Wnosimy o uwzględnienie ul. Liliowej dz. 682 obr. 22 Śródmieście jako terenu przeznaczonego pod drogi wewnętrzne (KDW), ulica ta pełni rolę dojazdu do wielu działek zlokalizowanych wzdłuż ulicy, w tym naszej 31 obr. 22. Ponadto zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa w dziale 4.6. wskazano „Racjonalna polityka transportowa uwzględniać musi zapisaną w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zasadę zrównoważonego rozwoju. System transportu oparty o powyższą zasadę winien utrzymywać harmonię układu komunikacyjnego z jego otoczeniem przyrodniczym, kulturowym oraz społeczno-gospodarczym, polegająca na korzystaniu z istniejących zasobów w sposób umożliwiający ciągłość ich użytkowania i zachowania dla przyszłych pokoleń” oraz Akapit odnoszący się do Układu Dróg Wewnętrznych „Przyjmuje się utrzymanie dotychczasowych założeń konstrukcji docelowego układu sieci ulic”, w związku z powyższym celem spełnienia zapisów studium należy zachować istniejąca już ulicę Liliową dz. 682 obr. 22 Śródmieście. 2. Wnosimy o zmianę minimalnej powierzchni i szerokości działki wymaganej podczas podziału, ze względu, iż część działek na terenie zabudowy usługowej U.2, posiada szerokość mniejszą niż 20 m i powierzchnie poniżej 2000 m2, niemożliwy jest podział długich wąskich działek zgodnie z założeniami Projektu Planu. 3. Wnosimy o uwzględnienie wpływu ponadnormatywnego źródła hałasu od linii kolejowej nr 95, na obszar objęty Projektem Planu, która stanowi główne źródło zanieczyszczenia hałasem, które w ogóle nie było poddawane analizie.	1. 682 obr. 22, 31 obr. 22 2. teren objęty wydzieleniem U.2 3. uwaga do obszaru planu	1) U.3,U.2, KD/D.2 2) U.2	Ad.1. Uwzględniona z zastrzeżeniem	Ad.2, Ad.3. Nieuwzględniona	Ad.1. Uwaga uwzględniona w zakresie korekty przebiegu planowanej drogi dojazdowej KD/D.2 oraz nieprzekraczalnej linii zabudowy w sposób uwzględniający istniejący przebieg ul. Liliowej. Uwaga nieuwzględniona w pozostałym zakresie. Ad.2. Zgodnie z treścią ustaleń planu zawartych w § 15, a dotyczących m.in. terenów U.1-U.6 jako przeznaczenie podstawowe wskazuje się <i>zabudowę usługową</i> . Mając na uwadze powyższe oraz analizę uwarunkowań, w tym sąsiedztwo linii kolejowych, zapewnienie odpowiednich zjazdów do ulicy Powstańców oraz przebiegi sieci infrastruktury technicznej, przyjęte wskaźniki zabudowy i zagospodarowania terenów mają na celu stworzenie nowej jakościowo przestrzeni. Ad.3. <i>Z Mapy akustycznej miasta Krakowa</i> sporządzonej w 2007 roku wynika, że linia kolejowa nr 95 nie wykazuje na obszarze opracowania mpzp „Prądnik Czerwony Północ” ponadnormatywnych przekroczeń norm hałasu, określonych w Rozporządzeniu Ministra

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U.2007.120.826 z późniejszymi zmianami). <u>Ponadto wyjaśnia się co następuje.</u> Oddziaływanie akustyczne linii kolejowej nr 95 na obszar objęty planem zostało poddane analizie w opracowaniu ekofizjograficznym sporządzonym na potrzebę wykonania mpzp obszaru „Prądnik Czerwony Północ” sporządzonym w listopadzie 2011 r. Wykorzystano wówczas dane z obowiązującej <i>Mapy akustycznej Miasta Krakowa</i> wykonanej w 2007 r. w oparciu o dane i materiały z przełomu lat 2006-2007. <i>Mapa akustyczna miasta Krakowa</i> sporządzona w roku 2007 zawierała pomiary oddziaływania akustycznego linii kolejowej nr 95 wykonane w okresie kiedy ww. linią (torem nr 1 po odbudowie) kursowały składy służbowe, techniczne, towarowe obsługiwane najczęściej przez EZT serii EN57 lub EN71, drezynę MS29 i sporadycznie obsługiwane lokomotywami EU06, ET22. Po przywróceniu ruchu w 2012 r. natężenie i rodzaj ruchu kolejowego na linii nie różni się od mierzonego w latach 2006-2007, w związku z tym aktualne oddziaływanie akustyczne jest na zbliżonym poziomie. <i>Mapa akustyczna miasta Krakowa</i> sporządzona w latach 2011 – 2012 (cytowana w prognozie oddziaływania na środowisko sporządzonej w grudniu 2012 r.) nie zawiera pomiarów od linii kolejowej nr 95 z powodu jej wyłączenia z eksploatacji w okresie pomiarów. Mapa akustyczna zgodnie z Prawem ochrony środowiska podlega cyklicznej aktualizacji co 5 lat. W kolejnej edycji mapy zostanie ustalone aktualne na okres wykonania mapy (2016/2017 rok) oddziaływanie akustyczne linii kolejowej nr 95.
49.	49	12.02.2013	[...]* [...]* [...]*	Po zapoznaniu się z koncepcją oraz tekstem mpzp dla obszaru Prądnik Czerwony – Północ, proszę o zrewidowanie merytorycznej zawartości §15 pkt 2 i 3 oraz §6 pkt 5b), §18 pkt 1, 3, 4. Z treści koncepcji planu dla obszaru (U.1-U6) pomiędzy ul. Powstańców a trasą kolejową w kierunku Kraków-Warszawa wynika, że przedstawia ona wyłącznie tereny usług komercyjnych w postaci hoteli i moteli oraz usług związanych z komunikacją, infrastrukturą miasta, a minimalna powierzchnia pod zabudowę to 1000 m2 i szerokość działki 20 m. Wyklucza to potencjalne możliwości zagospodarowania ww. obszaru usługami o mniejszej skali, tzn.: obiektów handlu hurtowego, obiektów produkcyjnych, zabudowy usługowej związanej z obsługą pojazdów w tym warsztatów samochodowych oraz myjni, obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej. Bliskość linii kolejowej Kraków-Warszawa, głównego punktu zasilania energetycznego „Górka” oraz napowietrznej strefy technicznej linii energetycznych powoduje, że przeznaczenie podstawowe dla terenów oznaczonych od U1 do U6 takie jak złołek, oraz budynki przeznaczone na potrzeby: opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, kultury, placów zabaw, czy obiektów małej architektury takich jak obiekty użytkowe służące rekreacji codziennej i utrzymaniu porządku takie jak piaskownice, huśtawki jest pozbawiona podstaw logicznych i estetycznych wymaganych przy projektowaniu tego typu obiektów. Co więcej stosunkowo małe powierzchnie działek, w razie wejścia w życie ww. planu zagospodarowania będą zmuszały właścicieli działek, w razie podjęcia próby rozbudowy, do zaniechania działań lub do odsprzedażania posesji po zaniżonych cenach. Obecne warunki zabudowy pokazują, że zrównoważony rozwój ulicy Powstańców pozytywnie wpływa na estetykę tego terenu, a szerokość posesji mniejsza od 20 metrów nie hamuje i nie utrudnia działań związanych z prawidłowym rozwojem dzielnicy Prądnik	1. Teren objęty wydzieleniem U.3 2. 682 obr. 22, 30 obr. 22	1) U.3 2) U.3,U.2, KD/D.2	Uwzględniona z zastrzeżeniem		Uwaga uwzględniona w zakresie korekty przebiegu planowanej drogi dojazdowej KD/D.2 oraz nieprzekraczalnej linii zabudowy w sposób uwzględniający istniejący przebieg ul. Liliowej. Uwaga nieuwzględniona w pozostałym zakresie. Zgodnie z ustaleniami obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, obszar położony pomiędzy liniami kolejowymi oraz ul. Powstańców i Al. 29-go Listopada znajduje się w obrębie terenów oznaczonych symbolem UC – tereny o przeważającej funkcji usług komercyjnych. Zgodnie z zapisami projektu planu dopuszcza się przebudowę istniejącej zabudowy mieszkaniowej (§ 15, ust. 7 pkt. 2). Zgodnie z treścią ustaleń planu zawartych w § 15, a dotyczących m.in. terenów U.1-U.6 jako przeznaczenie podstawowe wskazuje się <i>zabudowę usługową</i>. W terenach tych dopuszcza się lokalizację i funkcjonowanie: 1) <i>obiektów małej architektury,</i> 2) <i>dojść i dojazdów do budynków oraz dróg</i>

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Czerwony – Północ. Ograniczenia wniesione przez autorów planu ww. koncepcji zagospodarowania przestrzennego czyni ów teren mało atrakcyjnym do inwestowania i rozwoju. Krępuje możliwości właścicieli (minimalna szerokość działki), potencjalnych nabywców oraz przyszłych inwestorów na owym terenie, zmuszając ich do realizowania inwestycji o bardzo dużych nakładach finansowych jakimi są hotele oraz motele. Sąsiedztwo sieci kolejowej rozbudowanej sieci elektroenergetycznej podziemnej i nadziemnej stanowi idealne zaplecze dla rozwoju mikro i małych zakładów lub przedsiębiorstw, które w dużym stopniu redukują bezrobocie. Dlatego wnosimy o zmianę minimalnej powierzchni i szerokości działki wymaganej podczas podziału, ze względu, że część działek w tym nasza na terenie zabudowy usługowej U.3, posiada szerokość mniejszą niż 20 m i powierzchnie poniżej 2000 m2, niemożliwy jest podział długich wąskich działek zgodnie z założeniami Projektu Planu. Z treści planu wynika, że ulica Liliowa ulegnie całkowitej likwidacji, co spowoduje pozbawienie dojazdu do terenu działek w obrębie terenów oznaczonych symbolami U.2, U.3, zabudowanymi obecnie obiektami mieszkalno-usługowymi, co uniemożliwia poprowadzenie dróg dojazdowych do ww. terenu. Dlatego wykorzystanie istniejącej drogi jako początkowego odcinka drogi KD/KD2 jest rozwiązaniem optymalnym jeśli chodzi o koszty i czas realizacji, tym bardziej, że ulicą Liliową poprowadzony jest rurociąg, który w założeniach planu ma właśnie tamtędy przebiegać. Tyczenie nowej dłuższej drogi w kontekście już istniejącej budzi poważne zastrzeżenia co do zasadności tego działania. Obecna koncepcja drogi prowadzi do terenów pomiędzy nasypem kolejowym a ul. Liliową, nad którym przebiega napowietrzna przesyłowa linia wysokiego napięcia, uniemożliwia to jakąkolwiek zabudowę w tym terenie, ponieważ należy zachować strefę oddziaływania, w odległości po 10 metrów z każdej ze stron sieci wysokiego napięcia i winien być pozostawiony jako zieleń parkowa (ZP) przeznaczona do rekreacji. Ww. teren ma także nieuregulowaną sytuację prawną jeśli chodzi o kwestie własności, co wyklucza możliwość scalania go z działkami położonymi wzdłuż ul. Powstańców, ponieważ wiązałoby się to z szeregiem długich i kosztownych procedur prawnych, i poświęceniem mnóstwa czasu, czego nie miała zamiaru podjąć się Gmina Kraków, próbując obarczyć odpowiedzialnością poszczególnych właścicieli. W przypadku indywidualnych inwestycji na ww. terenie, obecnie proponowany przez planistów układ drogi KD/D2 doprowadzi do rezygnacji z zamierzonych planów, i odstraszy potencjalnych inwestorów, zainteresowanych budową bardziej różnorodnych obiektów i w mniejszej skali. Dlatego wnosimy o uwzględnienie ul. Liliowej dz. 682 obr. 22 Śródmieście jako terenu przeznaczonego pod drogi wewnętrzne (KDW), ulica ta pełni rolę dojazdu do wielu działek zlokalizowanych wzdłuż ulicy, w tym naszej 30 obr. 22. Ponadto zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa w dziale 4.6 wskazano „Racjonalna polityka transportowa uwzględniać musi zapisaną w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zasadę zrównoważonego rozwoju. System transportu oparty o powyższą zasadę winien utrzymywać harmonię układu komunikacyjnego z jego otoczeniem przyrodniczym, kulturowym oraz społeczno-gospodarczym, polegająca na korzystaniu z istniejących zasobów w sposób umożliwiający ciągłość ich użytkowania i zachowania dla przyszłych pokoleń” oraz akapit odnoszący się do Układu Dróg Wewnętrznych „Przyjmuje się utrzymanie dotychczasowych założeń konstrukcji docelowego układu sieci ulic”, w związku z powyższym celem spełnienia zapisów studium należy zachować istniejącą już ulice Liliową dz. 682 obr. 22 Śródmieście.					wewnętrznych i miejsc postojowych nie wyznaczonych na rysunku planu, 3) ciągów pieszych, 4) obiektów, urządzeń i sieci infrastruktury technicznej, 5) parkingów, 6) budynków gospodarczych i magazynowych służących funkcji podstawowej, 7) urządzeń służących ochronie akustycznej. W terenach U.1-U.5 wprowadza się zakaz budowy: 1) tymczasowych obiektów budowlanych, 2) obiektów budowlanych nie wymienionych w ust. 1 i 2, 3) obiektów handlu hurtowego, 4) obiektów produkcyjnych, 5) garaży blaszanych, 6) myjni pojazdów, 7) stacji paliw płynnych i gazowych, 8) zabudowy usługowej związanej z obsługą pojazdów. 9) obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, a także obiektów zamieszkania zbiorowego za wyjątkiem: hoteli i moteli. Natomias w terenie U.6 wprowadza się zakaz budowy: 1) tymczasowych obiektów budowlanych, 2) obiektów budowlanych nie wymienionych w ust. 1 i 2, 3) obiektów handlu hurtowego, 4) obiektów produkcyjnych, 5) garaży blaszanych, 6) obiektów usługowych, tj. budynków użyteczności publicznej z zakresu: oświaty, kultury, nauki, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, a także obiektów zamieszkania zbiorowego za wyjątkiem: hoteli i moteli. Mając na uwadze powyższe, za wyjątkiem kilku funkcji usługowych, których lokalizacji się zakazuje, dopuszczalny zakres usług jest urozmaicony i uwzględniający uwarunkowania, w tym sąsiedztwo linii kolejowych, zapewnienie odpowiednich zjazdów do ulicy Powstańców oraz przebiegi sieci infrastruktury technicznej. Dotyczy to również przyjętych wskaźników zabudowy mających na celu stworzenie nowej jakościowo przestrzeni.
50.	50	12.02.2013	[...]*	Jestem właścicielem działki nr 42/2 obr. 22 Śródmieście przy ul. Powstańców w Krakowie o powierzchni 0,1412 ha. W opracowywanym planie działka ta leży w terenie U2 i ma być przeznaczona wyłącznie na usługi. Ww. działka została zakupiona w 1993 r. na cele inwestycji mieszkalno-usługowej. Zgodnie z obowiązującym wówczas Miejscowym Planem Ogólnym Miasta Krakowa (Uchwała RM Krakowa nr VII/58/94) działka 42/2 obr. 22 Śródmieście znajdowała się w obszarze zabudowy mieszkaniowo-usługowej (M3-U). W roku 1996 uzyskałem pozwolenie na budowę budynku mieszkalnego jednorodzinnego z usługami w parterze znak: AP-01-I-II.7336-138-570 wydanej przez Prezydenta Miasta Krakowa. Niestety z powodów finansowych inwestycja nie została rozpoczęta. Jednak w najbliższym czasie mam zamiar kontynuować moje przedsięwzięcie. Nadmieniam, że w sąsiedztwie mojej działki obecnie istnieje już zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna	42/2 obr. 22	U.2, KD/Z.1		Nieuwzględniona	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z ustaleniami obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa, obszar położony pomiędzy liniami kolejowymi oraz ul. Powstańców i Al. 29-go Listopada znajduje się w obrębie terenów oznaczonych symbolem UC – tereny o przeważającej funkcji usług komercyjnych.

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				oraz mieszkaniowo-usługowa. W związku z powyższym proszę o uwzględnienie w dopuszczalnej zabudowie zabudowę mieszkaniowo-usługową.					
51.	51	12.02.2013	[...]*	Zapoznawszy się z wyłożonym do wglądu planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Prądnik Czerwony – Północ”... jako przedstawiciele bloku nr 19A przy ul. Strzelców w Krakowie zgłaszamy uwagę, która dot. planowanej zabudowy parkingu – patrz mapa zał. na której oznaczono symbolem KUp.10. Teren ten należał do naszego bloku (stare granice pokazane są na załączonej mapie) do jesieni 2009 r. teraz należy do bloku 17A przy ul. Strzelców jako działka nr 97/96 obr. 22 Śródmieście. Zmniejszenie naszej działki nr 94/94 obr. 22 Śródmieście powoduje przybliżenie proponowanej inwest. do naszych okien od strony południowej (balkony). Protest przeciw tej inwestycji oraz niszczenia drzew i krzewów był złożony przez mieszkańców bloku 19A przy ul. Strzelców w maju 2010 r. do: – Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Czerwony (Dz.P.2206/10) w Krakowie ulica Dobrego Pasterza 67, – Urząd Miasta Krakowa, Wydział Kształtowania Środowiska, os. Zgody w Krakowie (VI/2010 r.), – Urząd Miasta Krakowa, Wydział Architektury i Urbanistyki, Rynek Podgórski 1 w Krakowie (VI/2010, VII/2012), – Rady i Zarząd Dzielnicy III Prądnik Czerwony ul. Dobrego Pasterza 6 w Krakowie (V/2010). Wielokrotne (delegacje) rozmowy słane pisma do Prezesa SM Prądnik Czerwony nie dały rezultatu. Jesienią 2012 r. na polecenie Prezesa SM usunięto słupki metalowe uniemożliwiające wjazd samochodów osobowych na trawnik. Po tej decyzji SM nastąpiło niszczenie zieleni – trawnik. Wjazd samochodów pozostawia głębokie bruzdy rozjeżdżając trawnik. Prosimy, aby w tym miejscu (KUp.10) posadzono nam drzewa (a było 3 szt.), krzewy (były tuje 14 szt.) i żywopłot (zniszczono przy budowie drogi). Od strony południowo-zachodniej mamy bardzo mało zieleni, jesteśmy otoczeni betonem (boisko sportowe, drogi dojazdowe), od strony północnej mamy już parking na 16 stanowisk, dlatego chcemy ratować każdą zieleń i drzewa oraz trawniki. Protest w sprawie budowy parkingu (KUp.10) nadal podtrzymujemy. Drugim problemem dla naszego bloku 19A i ich mieszkańców, a zwłaszcza klatki III i IV jest brak drogi dojazdowej. Osoby chore transportowane są na noszach, utrudnienie mamy również z wnoszeniem mebli bądź materiałów budowlanych dokonując remont naszych mieszkań (patrz plan syt. KDW.7). W imieniu wszystkich mieszkańców bloku 19A przy ul. Strzelców w Krakowie prosimy o uwzględnienie i przychylne ustosunkowanie się do naszych problemów.	1. teren objęty wydzieleniem KUp.10 2. pas terenu przed blokiem przy ul. Strzelców 19A (przedłużenie wydzielenia KDW.7)	1) KUp.10 2) ZP.7, KDW.7	Uwzględniona		
52.	52	13.02.2013	Spółdzielnia Mieszkaniowa „Prądnik Czerwony”	Mppz obszar „Prądnik Czerwony – Północ” dot. w przeważającej części terenów zarządzanych przez naszą spółdzielnię. Intencją tworzenia planów jest rozwiązywanie problemów lokalnych w kontekście szerszych potrzeb całej aglomeracji miejskiej. Cecha szczególną wyłożonego planu w części dot. spółdzielni jest to, iż jest to teren od prawie 40 lat zamieszkały i w dużej części zagospodarowany, a problemy jakie pozostają do rozwiązania na tym obszarze są przedmiotem troski i działań władz spółdzielni, zarówno społecznych, jak i zarządzających. Konsultacje, jakie miały miejsce w szkole podstawowej nr 2 daleko odbiegały od oczekiwań, a mimo to efekt ich nie znalazł odzwierciedlenia w wyłożonym planie. Plan w przeważającej części sankcjonuje istniejąca sytuację, a niektóre zaproponowane rozwiązania nie usuwają istniejących problemów, a wręcz je potęgują. Podstawowymi zagadnieniami, które wymagają rozwiązania są: 1. budowy nowych miejsc postojowych i garaży, przy znacznym ich deficycie, 2. zakładanie terenów sportowych, 3. urządzenie zieleni parkowej, 4. zwiększenie ilości obiektów drobnego handlu i usług. Przechodząc do meritum wyłożonego mppz obszaru „Prądnik Czerwony – Północ” spółdzielnia składania poniższe uwagi. A. W zakresie budowy nowych miejsc postojowych i garaży spółdzielnia zgłasza następujące uwagi: 1. Wnioskujemy rozszerzenie KU.3 o ZP.4.	1. tereny objęte wydzieleniami: KU.3 i ZP.4 2. południowa część wydzielenia ZP.7 położona pomiędzy terenami zabudowy wielorodzinnej MW.21 – MW.28 3. północna część wydzielenia ZP.7 położona pomiędzy terenami zabudowy wielorodzinnej MW.1 – MW.4, MW.10, MW.11 4. teren objęty wydzieleniem KUp.19	1) KU.3, ZP.4 2) ZP.7 3) ZP.7 4) KUp.19 5) KUp.23 6) KD/D.9 7) U.31	Ad.1, Ad.4, Ad.6, Ad.7 Uwzględniona	Ad.2, Ad.3. Nieuwzględniona Ad.5. Nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Uwaga uwzględniona w zakresie: Ad.1. Zmiany przeznaczenia terenu ZP.4 na KU.3. Ad.4 (B). Zmiany przeznaczenia terenu KUp.19 na tereny zabudowy usługowej U. Ad.6 (D). Korekty przebiegu oraz funkcji drogi KD/D/9. Ad.7 (E). Zmiany przeznaczenia terenu U.31 na tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej MW. Uwaga nieuwzględniona w zakresie: Ad.2, Ad.3. Zmiany przeznaczenia części terenu ZP.7 na tereny sportu i rekreacji, tak jak w przypadku terenów US.2 i US.3.

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Uzasadnienie: Spółdzielnia przewiduje, tak jak to miało miejsce w przypadku KU.1 i KU.2 rozbudowę garaży w układzie dwukondygnacyjnym po stronie wschodniej. Szacowana ilość garaży ok. 40 szt. 2. Wnioskujemy zmianę przeznaczenia ZP.7 na obszarze pomiędzy budynkami wielorodzinnymi oznaczonymi na planie jako MW.21, MW.22, MW.23, MW.24, MW.25, MW.27 i MW.28 na US z dopuszczeniem lokalizacji i funkcjonowania, jak i dla US.2 i US.3. Uzasadnienie: W planach Spółdzielni przewiduje się użytkowanie tego terenu pod wykonanie podziemnych garaży z urządzonym terenem zielonym na powierzchni z zastrzeżeniem, iż parkowanie odbywać się będzie przy użyciu wózków elektrycznych. 3. Wnioskujemy zmianę przeznaczenia ZP.7 w obszarze pomiędzy budynkami wielorodzinnymi oznaczonymi na planie jako MW.11, MW.1, MW.2, MW.3, MW.4 i MW.10 na US z dopuszczeniem lokalizacji i funkcjonowania, jak i dla US.2 i US.3. Uzasadnienie: W planach Spółdzielni przewiduje się użytkowanie tego terenu pod wykonanie podziemnych garaży z urządzonymi terenami zielonymi na powierzchni z zastrzeżeniem, iż parkowanie odbywać się będzie przy użyciu wózków elektrycznych. B. W zakresie zwiększenia ilości obiektów drobnego handlu i usług zgłaszamy następującą uwagę: Wnioskujemy zmianę kwalifikacji z KUp.19 na U. Uzasadnienie: W obszarze oznaczonym jako KUp.19 istnieją punkty usług i handlu. Zmiana kwalifikacji z KUp na U pozwoli na uporządkowanie istniejącej zabudowy bez uszczerbku dla gęstości usług i handlu na osiedlu. Pozostawienie proponowanej kwalifikacji tego terenu wyłącznie pod miejsca parkingowe nie zwiększy w istotny sposób liczby miejsc parkingowych w stosunku do istniejących, natomiast spowoduje, że usługi świadczone na tym terenie nie będą wykonywane w warunkach, jakich oczekują klienci. C. Zgłaszamy uwagę do decyzji lokalizacji KUp.23, dla której w myśl ww. planu „ustala się przeznaczenie podstawowe pod wydzielone miejsca parkingowe”. Wnioskujemy o przeznaczenie tego terenu pod zabudowę MW o wysokości nie większej niż trzy kondygnacje z podziemnymi miejscami postojowymi lub alternatywnie jako US z możliwością zabudowy np. pod krytą pływalnię. Uzasadnieni: W tym miejscu osiedla nie ma szczególnego zapotrzebowania na dodatkowe miejsca postojowe. Teren opracowania znajduje się na obrzeżu terenów wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej, w bliskim sąsiedztwie szkoły i zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Intensywność ruchu samochodowego w tym rejonie jest zależna wyłącznie od godzin przywożenia i odwożenia dzieci do szkoły. Lepszym rozwiązaniem jest udostępnienie, dla dzieci dowożonych, wejścia do szkoły od strony południowej, a nie północnej. Takie rozwiązanie poprawi bezpieczeństwo dzieci przychodzących do szkoły pieszo z osiedla, gdyż ruch samochodowy będzie odbywał się w innym obszarze niż ciągi piesze z osiedla do szkoły. Aktualnie teren określony jako KUp.23 stanowi część szerokiego pasma zieleni z ciągami pieszymi nie kolidującymi z ruchem samochodowym, ciągnącego się od północnej części osiedla, przez całe osiedle, aż do dojścia do szkoły i dalej do parafialnego kościoła św. Jana Chrzciciela. Teren C1 sugerujemy rozpatrywać łącznie z bezpośrednio sąsiadującym terenem KUp.23, ponieważ dysponent tego obszaru zamierza zrezygnować z wymiennikowni grupowych, a z taką mamy w tym miejscu do czynienia. D. W zakresie układu komunikacyjnego. Wnioskujemy o zmianę proponowanej kwalifikacji terenu z KD/D9 na KDW, jako ulicy ślepej, zgodnie z istniejącym aktualnie rozwiązaniem. Uzasadnienie: Ze względu na trafność argumentacji pozwalamy sobie na przytoczenie w tej kwestii argumentów Pani Anny Basisty projektanta osiedla – za jej zgodą. 1. Ulica oznaczona na planie jako KD/D.9, czyli „teren drogi publicznej – drogi	5. teren objęty wydzieleniem KUp.23 6. Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32 7. teren objęty wydzieleniem U.31				Uwaga nieuwzględniona z zastrzeżeniem w zakresie pkt. 5 (C), tj. zachodnia część terenu KUp.23 wzdłuż ul. Łuszczkiewicza zostanie przeznaczona pod pas zieleni urządzonej ZP.

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				dojazdowej”, w chwili obecnej i zgodnie z pierwotnym planem funkcjonuje łącznie z drogą oznaczoną na ww. planie symbolem KDW.23 jako „teren drogi wewnętrznej” i kończy się ślepą zatoką między budynkami oznaczonymi symbolami MW.35 i MW.36. Dla czytelności tekstu, w dalszym jego ciągu, nazywamy ją ulicą „Majora boczna”. 2. Połączenie jej z końcówką ulicy Sudolskiej oraz ulicą oznaczoną na ww. planie jako KD/D.10, zmieni status ulicy „Majora bocznej” i wymusi jej ewentualną przebudowę. 3. Kontrowersyjność decyzji połączenia owych dwu ulic polega na tym, że niszczy ona logiczny system dróg i ciągów pieszych, wyznaczony pierwotnym projektem i sprawdzony wieloletnią praktyką. System ten pełni następujące zadania: a) obecna ulica „Majora boczna” (łącznie z KDW.23) obsługuje 7 budynków mieszczących 122 mieszkania i 126 wbudowanych garaży. Ruch kołowy w pewnych godzinach dnia bywa intensywny, choć niemal wyłącznie jest to ruch samochodów osobowych, połączony z manewrami wyjazdów z garaży. Ponieważ ulica „Majora boczna” z jednej strony obsługuje garaże, a jej drugiej stronie znajdują się zatoki parkingowe oraz ciągły chodnik. b) po południowej stronie ulicy „Majora bocznej”, za budynkami mieszkalnymi, znajdują się żłobek (U28) oraz przedszkole (U.24). W godzinach porannych i wczesnego popołudnia na ulicy „Majora bocznej” zatrzymują się liczne samochody osób dowożących dzieci do obu budynków usługowych. Są to oczywiście krótkie postoje. Osoby dowożące dzieci do żłobka, w miarę możliwości, zatrzymują się także na ulicy Majora, natomiast do przedszkola dzieci dowożone bywają także od strony ulicy Sudolskiej. c) w godzinach porannych i wczesnego popołudnia wzdłuż ulicy „Majora bocznej” odbywają się wędrowki rodziców prowadzących małe dzieci do przedszkola, a także do szkoły, oraz dzieci nieco starszych, odbywających tę drogę samodzielnie. d) w obecnej sytuacji na ulicy „Majora bocznej” nie ma w ogóle ruchu samochodów dostawczych, gdyż budynki żłobka, przedszkola i szkoły ss obsługiwane z ulicy Sudolskiej. Śmieciarki z ulicy Majora wjeżdżają w „Majora boczną” tylko kilka metrów tyłem, bowiem jedyna altana śmieciowa znajduje się tuż obok ulicy Majora. Druga altana śmieciowa, zrealizowana zgodnie z projektem po północno-wschodniej stronie łuku drogi KDW.23, została zlikwidowana na życzenie okolicznych mieszkańców niebawem po zasiedleniu osiedla. Mieszkańcy dowożą śmieci do altany przy ulicy Majora samochodami, wyjeżdżając rano z osiedla do pracy. Trzecia altana śmieciowa znajduje się na terenie oznaczonym jako U.31 i jest obsługiwana istniejącym sięgaczem z ulicy Sudolskiej. Reasumując: Realizacja proponowanego połączenia ulic spowoduje następujące zaburzenia sytuacji aktualnej: 1) niezależnie od tego, czy na terenie oznaczonym na ww. planie symbolem KUp.23 powstanie nikomu niepotrzebny parking, czy też zostanie ona kolejną decyzją przekształcona na inny sposób użytkowania, obecna ulica „Majora boczna”, przez sam fakt połączenia jej z ulicami Łuszczkiewicza i Sudolską, zostanie obciążona zwiększonym ruchem kołowym, w tym ciężarowym, samochodów dostawczych i śmieciarek. Nie uniknie się bowiem skracania sobie drogi przez kierowców. 2) wprowadzenie w ulicach „Majora bocznej”, Łuszczkiewicza i Sudolskiej ruchu jednokierunkowego, jak poinformowano podczas dyskusji publicznej nad ww. planem w dniu 16.01.2013, byłoby zupełnie bezsensowne, zwiększyłoby bowiem w znacznym stopniu nasilenie ruchu. Samochody wszystkich mieszkańców ulic „Majora bocznej” i KDW.23, samochody osób przywożących dzieci do przedszkola i żłobka, samochody dostawcze i śmieciarski musiałyby każdorazowo pokonać pełną pętlę. 3) zwiększenie ruchu w znaczący sposób odbije się na komforcie, a może nawet bezpieczeństwie osób wyprowadzających samochody z garażów oraz, co najważniejsze, dzieci doprowadzanych do przedszkola lub samodzielnie					

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				dochodzących do szkoły. E. Wnioskujemy o zmianę oznaczenia terenu U.31 na MW. Uzasadnienie: Teren oznaczony jako U.31 jest nieużywaną od lat centralną hydrofornią zastąpioną przez hydrofornie lokalne. Spółdzielnia w ramach porządkowania i podnoszenia estetyki osiedla zamierza przeznaczyć ten teren na zabudowę budynkiem mieszkalnym jednoklatkowym trzykondygnacyjnym, z zerową kondygnacją pod miejsca postojowe dla samochodów. Poprawi to ponadto bezpieczeństwo okolicznych mieszkańców, gdyż obecnie gromadzą się w tym miejscu grypy rozrabiającej młodzieży, ponieważ teren nie jest przez mieszkańców uczęszczany i znajduje się na uboczu. Spółdzielnia od lat stara się poprawić warunki zamieszkania poprzez: poprawę estetyki osiedla, modernizację ciągów komunikacyjnych, dbanie o stan techniczny budynków, zwiększanie i zagospodarowywanie terenów rekreacyjno-sportowych, stymulowanie i poprawę estetyki punktów usługowych i handlowych. Opracowywanie planu miejscowego postrzegamy jako ułatwienie w realizacji naszych celów. Cenimy sobie dzisiejszy układ urbanistyczny dający bezpieczeństwo pieszym w jego dzisiejszym układzie. Mniemamy, że nasze uwagi zostaną uwzględnione, przez co poprawią komfort mieszkańców, bo to dla nich plan jest opracowywany.					
53.	53	12.02.2013	[...]*	<u>Dotyczy działki 216/1</u> Działka ta poprzez zaprojektowanie nowej drogi dojazdowej KD/D.9 zmniejszyła znacząco swoją powierzchnię oraz dodatkowo została przekwalifikowana na miejsce prowadzenia usług oznaczone jako U11. Wnioskuje się o przywrócenie dawnego przeznaczenia działki zapisanego w księdze wieczystej i przeznaczenia działki jako teren zabudowy jednorodzinnej MN lub co najmniej zmianę przeznaczenia na teren zabudowy mieszkaniowej z usługami MN/U. Uzasadnienie: Działka 216/1 przylega do terenu oznaczonego jako MW36 czyli terenu mieszkalnego. Nic nie stoi na przeszkodzie by tam również był teren przeznaczony pod zabudowę mieszkalną. Ograniczenia opisane w planie dla terenu U11 są znaczne. A co za tym idzie ilość możliwych do uruchomienia tam usług jest znikoma. Działka pomimo centralnego położenia w osiedlu, znajduje się w dość ustronnym i zacisznym miejscu. Nieopodal zlokalizowany jest śmietnik (od strony południowej pomiędzy U31 a działką 67/25). Dla mieszkańców MW37 i MW36 jest on zbyt oddalony, mają swoje osobne oznakowane kubły w pobliżu klatek wyjściowych. Mało użytkowany śmietnik stał się bazą wypadową wszystkich okolicznych „zbieraczy”. Działka 216/1 była niejednokrotnie plądrowana w poszukiwaniu złomu, wielokrotnie niszczono ogrodzenie, a znajdujący się tam budynek gospodarczy został spalony. Jak najbardziej wskazanym by było „zaludnienie” tej działki przez zabudowę mieszkalną. <u>Dotyczy drogi dojazdowej oznaczonej KD/D9</u> Wnioskuję o rezygnację z planowania tej drogi. Uzasadnienie: Zmniejsza powierzchnię działki 216/1 przez co znacznie ogranicza możliwość przeznaczenia jej pod zabudowę jednorodzinną, a co za tym idzie mniejsza jej wartość. Sztucznie poszerza drogę, która od początku budowy osiedla była planowana jako droga dojazdowa, a nie przełotowa o dużym nasileniu ruchu. Spowoduje to znaczne utrudnienia dla mieszkańców MW41, MW35 i MW36 przy wyjeżdżaniu z podziemnych parkingów jak i wychodzeniu z klatek schodowych! Nie zmniejszy to także natężenia ruchu na drodze dojazdowej KD/D10 dopóki większość rodziców będzie chciało dowozić swoje pociechy pod samą szkołę. Propozycja: Ukierunkowanie dowozu dzieci poprzez zmianę głównego wejścia do szkoły z północnego na południowy. Poszerzenie drogi KDW27 tak aby stała się drogą dojazdową dwukierunkową. Wprowadzenie zakazu parkowania przy ul. Sudolskiej w godzinach zajęć szkolnych. Połączenie ul. Naczelnej i Sudolskiej poprzez odtworzenie mostu drogowego, który kiedyś istniał w tym miejscu i przebiegał nad potokiem Sudół Dominikański.	1. 216/1 2. Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32 3. teren objęty wydzieleniem KDW.27 4. teren objęty wydzieleniem U.15 5. teren objęty wydzieleniem U.23	1) U.11, KD/D.9 2) KD/D.9 3) KDW.27 4) U.15 5) U.23	Ad.1. Uwzględniona z zastrzeżeniem Ad.2 Uwzględniona	Ad.3, Ad.5 Nieuwzględniona Ad.4. Nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Uwaga uwzględniona w zakresie: Ad.1. Zmiany przeznaczenia dla działki 216/1 pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną MW z dopuszczeniem realizacji funkcji usługowej w parterach budynków mieszkalnych wielorodzinnych. Zgodnie z obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa analizowane nieruchomości znajdują się w obrębie terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (MW), gdzie jako główne funkcje wskazuje się zabudowę mieszkalną i mieszkalno – usługową o wysokiej intensywności wraz z niezbędnymi obiektami i urządzeniami służącymi realizacji celów publicznych na poziomie lokalnym; obiektami i urządzeniami usług komercyjnych służącymi zaspokojeniu potrzeb mieszkańców obszaru. Uwaga uwzględniona w zakresie: Ad.2. Korekty przebiegu drogi KD/D/9. Uwaga nieuwzględniona w zakresie: Ad.3. Planowana w projekcie planu droga KDW.27 jest drogą wewnętrzną w obrębie ogrodzonego terenu szkoły podstawowej. Ustalenia planu nie regulują zagadnień, które dotyczą rozwiązań komunikacyjnych odnoszących się poza jego obszarem. Ewentualna zmiana organizacji ruchu nie jest przedmiotem planu, a należy do kompetencji właściwych instytucji. Ad.5. Ze względu na ukształtowanie terenu, brak należytej obsługi komunikacyjnej oraz konieczność zachowania

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				<u>Dotyczy terenu oznaczonego jako U15</u> Wnoszę o rezygnację z przeznaczenia tego terenu na działalność usługową. Uzasadnienie: Na oznaczonym terenie znajduje się podwójny śmietnik, z którego korzystają mieszkańcy okolicznych bloków, parking na 8 pojazdów, w tym miejsce dla osoby niepełnosprawnej oraz mały plac zabaw dla dzieci z piaskownicą oraz ławeczkami. Propozycja: Poszerzyć w kierunku południowym teren oznakowany jako U23 tak aby można było stworzyć w przyszłości dodatkowy pasaż handlowy przed pawilonem ALTI. Będą się mogły tam pomieścić również punkty usługowo-handlowe, które w tej chwili funkcjonują na południowej krawędzi terenu oznakowanego jako KUp.19 (warzywniak, agencja PKO, sklep z odzieżą i galanterią).					terenów zieleni urządzonej utrzymuje się dotychczasowy wyznaczony w planie zasięg terenu U.23.
				Propozycja: Poszerzyć w kierunku południowym teren oznakowany jako U23 tak aby można było stworzyć w przyszłości dodatkowy pasaż handlowy przed pawilonem ALTI. Będą się mogły tam pomieścić również punkty usługowo-handlowe, które w tej chwili funkcjonują na południowej krawędzi terenu oznakowanego jako KUp.19 (warzywniak, agencja PKO, sklep z odzieżą i galanterią).					Uwaga nieuwzględniona z zastrzeżeniem w zakresie: Ad.4. Pozostaje wyznaczona w planie funkcja zabudowy usługowej, przy czym w tekście ustaleń w zakresie funkcji dopuszczalnej uwzględni się istniejący sposób użytkowania.
54.	54	13.02.2013	ARGE Nieruchomości Sp. z o.o.	Składam uwagi do sporządzonego mpzp... 1. Rozdział I, §5, ust. 2, pkt 2 i pkt 3 oraz Rysunek Planu – załącznik nr 1. Wnosimy o zmianę przebiegu linii rozgraniczającej teren U.6 od terenu drogi publicznej al. 29 Listopada w ten sposób aby wnioskowana linia rozgraniczająca pokrywała się z granicą krawędzi chodnika i ścieżki rowerowej zgodnie z koncepcją rozbudowy układu drogowego opracowanego przez ARG Projektowanie Inwestycyjne – inż. A. Garpiel oraz obsługą komunikacyjną planowanej budowy i przebudowy stacji paliw Arge – wg załącznika graficznego nr 1a i 1b. Linia rozgraniczająca ustalona wg obecnego projektu planu (edycja do wyłożenia do publicznego wglądu) całkowicie uniemożliwia realizację planowanej od wielu lat inwestycji Arge, która to uzyskała pozytywne opinie i uzgodnienia ZIKiT uwzględniając zarówno stan istniejący (tymczasowy) układu komunikacji jak i układ docelowy (po rozbudowie al. 29 Listopada). <u>Uzasadnienie:</u> Nie wyrażamy zgody na ustalony przebieg linii rozgraniczającej teren U.6 od terenu drogi publicznej al. 29 Listopada – wg obecnego projektu planu (edycja do wyłożenia do publicznego wglądu). Arge Nieruchomości Sp. z o.o. jest właścicielem/użytkownikiem działek nr 73/2, 73/4, 73/5, 73/6, 74/3, 74/5 obr. 22 Śródmieście o łącznej powierzchni 4600 m2. Na ww. działkach oraz na działkach sąsiednich nr 73/7, 74/6 oraz drogowych 680 i 683 obr. 22 Śródmieście – planuje realizację inwestycji pn.: „Budowa i przebudowa stacji paliw płynnych z parkingiem, śmietnikiem, pylonem reklamowym, zjazdami (w tym jednym wyposażonym w pasy włączenia i wyłączenia), drogami wewnętrznymi i pozostałą infrastrukturą techniczną przy al. 29 Listopada w Krakowie. Wyznaczona w projekcie planu linia rozgraniczająca całkowicie przekreśla możliwość realizacji inwestycji Arge oraz niepotrzebnie w opinii Arge zwiększa zbędną i kosztowną rezerwę terenu dla inwestycji drogowych. Zwracamy uwagę, że planowana inwestycja budowy i przebudowy Stacji Paliw Arge uzyskała pozytywne opinie i uzgodnienia ZIKiT w postaci załączonych pism wraz z załącznikami graficznymi – koncepcjami – opracowanymi przez ARG Projektowanie Inwestycyjne: 1. Opinia pozytywna do koncepcji obsługi komunikacyjnej ZIKiT/S/25740/11/IUO/26859 z dnia 25.05.2011. 2. Oświadczenie o warunkach przyłączenia do dróg lądowych i możliwości połączenia z drogą publiczną ZIKiT/S/61071/11/IUO/52308 z dnia 07.09.2011. 3. Opinia Pozytywna – Uzgodnienie z ZIKiT, nr pisma ZIKiT/S/14023/12/IUO/11247 z dnia 21.02.2012 do obsługi komunikacyjnej planowanej inwestycji pn.: Przebudowa i rozbudowa stacji paliw płynnych...’. 2. Rozdział I, §5, ust. 2, pkt 4c oraz Rysunek Planu – załącznik nr 1. Wnosimy o zmianę nieprzekraczalnej linii zabudowy dla terenu U.6 od obecnych ok. 10 m od linii rozgraniczającej teren U.6 od al. 29 Listopada do wymiaru pokrywającego się z wnioskowaną nową linią rozgraniczającą wg pkt 1 pisma lub o niewyznaczanie nieprzekraczalnej linii zabudowy od strony al. 29 Listopada na odcinku terenu U.6 dla planowanej inwestycji budowy Stacji Paliw Arge, tj. zgodnie z zapisami §6, ust. 6.	73/2; 73/4; 73/5; 73/6; 73/7; 74/3; 74/5; 74/6 obr. 22	U.6, U.7, KD/Z.1	Ad.2 Uwzględniona z zastrzeżeniem Ad.3 Uwzględniona	Ad.1, Ad.4 Nieuwzględniona	Uwaga uwzględniona w zakresie: Ad.2. Usunięciu z rysunku planu ulegnie przebieg nieprzekraczalnej linii zabudowy na terenie U.6 od strony terenu drogi publicznej w ciągu al. 29-go Listopada. Uwagi nieuwzględnione w zakresie: Ad.1. Przebiegu linii rozgraniczającej tereny U.6 i KD/Z.1 od strony al. 29-go Listopada. Ad.4. Utrzymuje się ustalenia projektu planu w zakresie wskaźników intensywności zabudowy.

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				<u>Uzasadnienie:</u> Nie wyrażamy zgody na projektowaną w projekcie planu linię nieprzekraczalnej zabudowy od al. 29 Listopada wynoszącą ok. 10 m od projektowanej linii rozgraniczającej (w wersji planu do wyłożenia do publicznego wglądu). Wyznaczenie tak rygorystycznej lokalizacji linii nieprzekraczalnej zabudowy od krawężnika istniejącego al. 29 Listopada (w odległości ok. 28-30 m) oraz od krawężnika nowo projektowanego po rozbudowie al. 29 Listopada (w odległości ok. 20 m) całkowicie uniemożliwia realizację planowanej inwestycji budowy Stacji Paliw Arge na terenie o powierzchni około 5000 m2 oraz znacząco odbiega od wymagań technicznych i charakteru zabudowy Śródmieścia Krakowa. Planowana budowa Stacji Paliw Arge zgodnie z uzasadnieniem w pkt. 1 uzyskała pozytywne opinie i uzgodnienia ZIKiT w zakresie obsługi komunikacyjnej dla lokalizacji budynku stacji paliw (sklepu), wiaty z dystrybutorami, podziemnych zbiorników na paliwa płynne, podziemnego zbiornika z gazem LPG, stanowiska spustu paliw oraz pylonu cenowego. Wnioskowana nowa linia nieprzekraczalnej zabudowy pokrywająca się z wnioskowaną nową linią rozgraniczającą teren U.6 od al. 29 Listopada umożliwi zarówno docelowo rozbudowę al. 29 Listopada oraz realizację budowy Stacji Paliw Arge jak również w sposób optymalny pozwoli na wyznaczenie zajętości terenu dla inwestycji drogowych rozbudowy al. 29 Listopada. 3. Rozdział II, §10, ust. 9. Wnosimy o możliwość realizacji nowych zjazdów oraz przebudowę/rozbudowę istniejących zjazdów z drogi publicznej al. 29 Listopada na teren U.6 – tj. na teren planowanej inwestycji ARGE pn.: „Budowa i przebudowa Stacji Paliw płynnych i gazowych ARGE wraz z infrastrukturą techniczną oraz układem komunikacyjnym od al. 29 Listopada w Krakowie...” zgodnie z pozytywnymi opiniami i uzgodnieniami z ZIKiT zarówno dla stanu istniejącego (tymczasowego) układu komunikacji jak i układu docelowego (po rozbudowie al. 29 Listopada). <u>Uzasadnienie:</u> Nie wyrażamy zgody na zapisy planu zakazujące budowy nowych zjazdów z drogi publicznej al. 29 Listopada. Powyższy zakaz uniemożliwi realizację planowanej budowy i przebudowy istniejącej Stacji Paliw Arge wraz z infrastrukturą techniczną oraz układem komunikacyjnym od al. 29 Listopada, które to zostały uzgodnione z ZIKiT: 1. Opinia pozytywna do koncepcji obsługi komunikacyjnej ZIKiT/S/25740/11/IUO/26859 z dnia 25.05.2011 w zakresie dowiązania do stanu istniejącego al. 29 Listopada poprzez jeden zjazd pełniący funkcję dojazdu oraz wyjazdu wyposażony w pas włączenia i pas wyłączenia) oraz w zakresie dowiązania do etapu docelowego tj. po rozbudowie al. 29 Listopada poprzez zjazd pełniący wyłącznie funkcję dojazdu do stacji paliw oraz wyjazd ze stacji w rejonie nasypu kolejowego (istniejący zjazd). 2. Oświadczenie o warunkach przyłączenia do dróg lądowych i możliwości połączenia z drogą publiczną ZIKiT/S/61071/11/IUO/52308 z dnia 07.09.2011. 3. Pozytywną opinią ZIKiT z dnia 21.02.2012 znak: ZIKiT/S/14023/12/IUO/11247 w zakresie dowiązania do stanu istniejącego al. 29 Listopada (poprzez jeden zjazd (nowo projektowany) pełniący funkcję dojazdu oraz wyjazdu wyposażony w pas włączenia i wyłączenia oraz dodatkowy zjazd (istniejący)pełniący wyłącznie funkcję wyjazdu ze stacji paliw). Dodatkowo zgodnie z Katalogiem Inwestycji Strategicznych Układu Transportowego Miasta Krakowa Tom I z listopada 2010 r. i planowaną rozbudową al. 29 Listopada w oparciu o koncepcję programowo-przestrzenną wg RYS. NR 3.3.1 – sytuacja, odcinek: węzeł „Węgrzce”- węzeł „Imbramowski” w ciągu rozbudowy al. 29 Listopada przewidziano budowę nowych zjazdów i przebudowę istniejących zjazdów na wysokości planowanej budowy i przebudowy stacji paliw Arge. 4. Rozdział III, §15, ust. 11, pkt 3. Wnosimy o likwidację minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy określonego jako 1,5 – w obrębie terenów U.6 w związku z planowaną inwestycją ARGE pn.: „Budowa i przebudowa stacji paliw płynnych i gazowych ARGE wraz z infrastrukturą techniczną oraz układem komunikacyjnym od al. 29 Listopada w Krakowie...” lub					

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Wnosimy o wprowadzenie zapisu w myśl którego, minimalne parametry intensywności zabudowy nie dotyczą realizacji stacji paliw płynnych i gazowych Arge w terenie U.6. <u>Uzasadnienie:</u> Nie wyrażamy zgody na przyjęty w projekcie planu wyłożonym do publicznego wglądu minimalny wskaźnik intensywności zabudowy dla terenu zabudowy usługowej U.6 wynoszący 1,5. W związku z planowaną inwestycją budowy stacji paliw płynnych i gazowych Arge – tak wysoki minimalny wskaźnik intensywności zabudowy uniemożliwia realizację planowanej inwestycji stacji paliw Arge. Teren Arge o powierzchni około 5000 m2 po ewentualnym ograniczeniu w związku z planami rozbudowy al. 29 listopada będzie miał powierzchnię około 2000 m2 (działka nr 74/3 i cz. dz. 74/6), natomiast planowany budynek stacji paliw (sklep) oraz wiata nad dystrybutorami to łącznie około 350-400 m2 powierzchni całkowitej – w związku z powyższym nie jest możliwe uzyskanie wymogu minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy.					
55.	55	13.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzi na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię	Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach: 1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu w omówionym zakresie.					
56.	56	13.02.2013	[...]*	Proszę o uwzględnienie możliwości przeznaczenia terenu oznaczonego jako U2 pod teren obiektów handlu hurtowego.	teren objęty wydzieleniem U.2	U.2		Nieuwzględniona	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z treścią ustaleń planu zawartych w § 15, a dotyczących m.in. terenów U.1-U.6 jako przeznaczenie podstawowe wskazuje się <i>zabudowę usługową</i>. W terenach U.1-U.6 wprowadza się m.in. zakaz budowy: <i>obiektów handlu hurtowego</i>. Przyjęte wskaźniki oraz zasady zabudowy i zagospodarowania terenów, w wyniku analizy występujących uwarunkowań mają na celu stworzenie nowej jakościowo przestrzeni.
57.	57	13.02.2013	[...]*	Domagam się wprowadzenia następujących zmian w planie:	1. Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26	1) KD/D.9	Ad.1. Uwzględniona	Ad. 2, Ad. 3, Ad.4 Nieuwzględniona	Uwaga uwzględniona w zakresie: Ad.1. Korekty przebiegu drogi KD/D.9. Uwaga nieuwzględniona w pozostałym zakresie. Ad.2. Przyjęte wskaźniki zabudowy i zagospodarowania terenów są wynikiem szczegółowej analizy

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
									uwarunkowań przestrzennych. Ad.3. Zgodnie z treścią ustaleń planu, w obrębie dróg publicznych jako przeznaczenie podstawowe wskazuje się drogi publiczne. Tym samym, zapis ten uwzględnia w tym zakresie przepisy odrębne, m.in. w odniesieniu do drogowych obiektów budowlanych, za których realizację odpowiedzialne są właściwe jednostki miejskie. Ad.4. Ustalenia planu nie warunkują kwestii ewentualnych przyszłych wykupów nieruchomości.
58.	58	13.02.2013	[...]*	Niniejszym wnoszę o uwzględnienie następujących wniosków i uwag dot. mpzp: 1. Zaplanowanie ekranów akustycznych wzdłuż całej ulicy Powstańców. 2. Zgodę na budowę budynków jednorodzinnych w zabudowie bliźniaczej na terenie MN1 i MN2. 3. Zmianę wskaźnika terenu biologicznie czynnego dla MN1 i MN2 na maksymalnie 30%. 4. Zgodę na umieszczenie wielkogabarytowych urządzeń reklamowych na terenie MN1 i MN2.	1. obszar planu 2. tereny objęte wydzieleniami MN.1, MN.2	1. obszar planu 2. MN.1, MN.2	Ad.2. Uwzględniona Ad.3. Uwzględniona z zastrzeżeniem	Ad.1, Ad.4. Nieuwzględniona	Uwaga uwzględniona w zakresie: Ad.2. Dopuszczenia realizacji budynków mieszkaniowych jednorodzinnych w zabudowie bliźniaczej w obrębie terenów MN.1 i MN.2. Uwaga uwzględniona z zastrzeżeniem w zakresie: Ad.3. Zmiany wskaźnika powierzchni terenu biologicznie czynnego na minimum (a nie jak w uwadze maksimum) 30% w obrębie terenów MN.1 i MN.2. Uwaga nieuwzględniona w pozostałym zakresie. Ad.1. Zgodnie z treścią ustaleń planu, w obrębie dróg publicznych jako przeznaczenie podstawowe wskazuje się drogi publiczne. Tym samym, zapis ten uwzględnia w tym zakresie przepisy odrębne, m.in. w odniesieniu do drogowych obiektów budowlanych, za których realizację odpowiedzialne są właściwe jednostki miejskie. Ad.4. Ze względu na położenie analizowanych terenów w strefie rehabilitacji zabudowy blokowej pozostawia się zakaz budowy wielkogabarytowych urządzeń reklamowych.
59.	59	13.02.2013	[...]*	W imieniu grupy mieszkańców z bloków przy ul. Majora 20-60 zgłaszam uwagi do mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, we fragmencie dot. połączenia drogi wewnętrznej SM „Prądnik Czerwony” przebiegającej wzdłuż budynków Majora 20-24 i Majora 26-32 z drogą dojazdową do Szkoły Podstawowej Nr 2. 1. Wymieniony odcinek drogi wewnętrznej już w chwili obecnej charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu, szczególnie na odcinku wzdłuż budynku Majora 20-24. Mimo, że jest to droga wewnętrzna, korzystają z niej, a dokładniej z możliwości postoju wzdłuż tej drogi, również właściciele pojazdów mieszkający w sąsiednich blokach (Majora 7, 9 i Powstańców 26). Generalnie ruch kołowy na tej drodze odbywa się więc na tzw. mijankę, z wykorzystaniem podjazdów do garaży. Na odcinku pomiędzy budynkami Majora 24 i Majora 26 spotykamy się z dodatkowym utrudnieniem w godzinach rannych (pomiędzy 7 a 9) i popołudniowych (pomiędzy 13 a 16) kiedy to rodzice przywożą swoje pociechy do przedszkola lub je odbierają. Istnieje wówczas sytuacja, że cały chodnik na odcinku od klatki Majora 24 do klatki Majora 26 jest zablokowany parkującymi samochodami i zarówno ruch kołowy jak i pieszy	Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				odbywa się na warunkach „przemycania się” pomiędzy parkującymi, po obu stronach drogi, samochodami. Istniał onegdaj pomysł zainstalowania szlabanu przy wjeździe od ul. Majora ale upadł, ze względu na zbyt egoistyczny charakter. Przecież ci rodzice jakoś swoje pociechy do przedszkola dowieźć muszą. 2. Przy drodze wewnętrznej, po stronie wejść do bloków, nie ma możliwości wykonania chodnika dla pieszych. Estakady wyjść z klatek schodowych kończą się niejednokrotnie kilkadziesiąt centymetrów od jezdni. Wyjazdy z garaży – na odcinku Majora 20 do 32 jest ich 42 – są tak wykonane, że do wielu garaży ich właściciele nie mają w ogóle możliwości wjazdu tyłem, ze względu na bardzo duży spadek podjazdu i przegięcie jego powierzchni z powierzchnią posadzki garażu. Wymusza to zatem konieczność wjazdu tyłem na drogę wewnętrzną, co już w obecnych warunkach generuje problemy i utrudnienia w ruchu, stwarzając sytuacje kolizyjne. My, mieszkańcy enklawy bloków Majora 20-60, znający to niebezpieczeństwo od początku zamieszkiwania tutaj, umiemy się przed nim ustrzec. Ale jak zmieni się sytuacja, jeżeli drogą tą zaczną jeździć wszyscy również ci nieorientowani? Czy z chwilą utworzenia planowanego „przebiecia” zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości do 20 km/h? Taka prędkość obowiązuje na drogach wewnętrznych. Brak możliwości wykonania chodnika od strony wejść do bloków Majora 20-32 wymusza konieczność przejścia przez jezdnię do istniejącego chodnika. Czy otwarta droga będzie posiadała oznakowanie przejść z każdej klatki (7 klatek) znakami poziomymi – „zebra” i pionowymi – znaki D-6? 3. Naprzeciw Majora 20-22 znajduje się zieleniec z placem zabaw dla dzieci. Niejednokrotnie dzieci wchodzą na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. Z jezdni tej, bo nie zawsze istnieje możliwość korzystania z istniejącego chodnika, korzystają również dzieci idące do szkoły lub z niej wracające. Są to także dzieci z pobliskich bloków, Majora 7 i 9, Powstańców 26. Korzystają z niej również spacerujące matki z dziećmi w wózkach (enklawa posiada dużo zieleni). Teraz, gdy jest to droga wewnętrzna, niebezpieczeństwo nieszczęśliwego wypadku jest stosunkowo niewielkie, szczególnie, gdy z drogi korzystają głównie użytkownicy znający dobrze topografię enklawy i czyhające niebezpieczeństwa. Kto przewidzi, jak zmieni się sytuacja, gdy droga ta stanie się publiczną drogą przejazdową? 4. Nie bez znaczenia jest również aspekt ekonomiczny każdego mieszkańca tej enklawy. Każda ze 120 rodzin tutaj zamieszkujących otrzymała swoje mieszkanie – 28 lat temu – niejednokrotnie kosztem wielu wyrzeczeń i zaciągniętych kredytów. Nie mieliśmy możliwości zasiedlenia tych mieszkań na zasadzie spółdzielczego lokatorskiego prawa ale wyłącznie na zasadzie własnościowego prawa do lokalu przy jednoczesnej konieczności wykupu garaży wg 100% kosztów ich budowy. Były to bardzo wysokie koszty, które ponosiliśmy wówczas. Ale mieszkania te były atrakcyjne właśnie ze względu na ich usytuowanie w stosunkowo spokojnej enklawie. Atrakcyjność tego miejsca podnieśliśmy znacznie poprzez zagospodarowanie we własnym zakresie terenu tej enklawy, nasadzając wiele drzew i zakładając ogródki przydomowe. Dla odwiedzających ten teren, który przecież nie jest dla nikogo zamknięty, jest to często przykład gospodarności tak mieszkańców jak i gospodarza tych terenów – SM „Prądnik Czerwony”. I dziś, decyzją administracyjną, ktoś chce nam to wszystko odebrać, zakłócić spokój, wprowadzić niebezpieczeństwo w ruchu publicznym, pomniejszyć tereny zieleni. Rozbić w pył atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania. Szacunkowo można przewidzieć spadek wartości naszych mieszkań o około 20%. 5. Jaki sens ma budowa drugiej drogi dojazdowej do szkoły? Istnieje przecież dojazd do szkoły ulicą Sudolską, która na planie zagospodarowania nie została oznaczona. Ulica ta jest odcinkiem prostym. Również ul. Łuszczkiewicza stanowi drugi odcinek drogi dojazdowej do szkoły. Z jednej strony istnieje tu tylko chodnik, który znacznie mniejszym nakładem kosztów można by przesunąć poszerzając odcinek około 50 m drogi dla rozwiązania ruchu wahadłowego. Odbyłoby się to kosztem zaanektowania około 150 m2 terenu niezagospodarowanego – dzikiego trawnika. Nadto istnieje również drugie wejście do szkoły od strony wymiennikowni MPEC. Prowadzi ono do szatni dzieci klas od I do III, czyli głównie tych, które są przywożone do szkoły. I tutaj również, przed wymiennikownią oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły znajdują się nieużytki, na których można by wybudować parking. 6. W świetle powyższych uwag nie potrafimy doszukać się potwierdzenia założeń projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa ujętych w rozdziale I, §3, w punktach:					

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				1) poprawy warunków i standardów życia... 3) kształtowania przestrzeni publicznych 4) racjonalnego wykorzystania terenów... 5) ochrony istniejących zespołów zieleni. Wobec powyższych uwag zgłaszam swój sprzeciw do zamierzeń realizacji planu i oczekuję, że: a) droga wewnętrzna SM „Prądnik Czerwony” stanowiąca drogę dojazdową do budynków przy ul. Majora 20-60 nie zostanie połączona z ul. Łuszczkiewicza i drogą dojazdową do szkoły, b) nie zostanie zmieniony charakter tej drogi – pozostanie drogą wewnętrzną, c) nie zostanie zmieniona geometria tej drogi – nie zostanie ona przebudowana, tym bardziej, że kilka lat temu nawierzchnia tej drogi została wyremontowana i jest w bardzo dobrym stanie.					
60.	60	13.02.2013	[...]*	Zgodnie z przysługującym mi prawem proszę o odpowiedź na następujące pytania dotyczące powstającego planu: – Dlaczego tworzenie tego ważnego dokumentu odbywa się bez konsultacji społecznych, czyli bez udziału osób najbardziej zainteresowanych. Do miesiąca stycznia o tym, że plan jest tworzony nie wiedział nikt z całego osiedla. Czy są procedury wymagane, aby odpowiednio poinformować społeczeństwo i kto jest za to imienne odpowiedzialny. Zupełnie nie odpowiada mi zaproponowany nowy układ drogowy, brak nowych miejsc przeznaczonych na parkingi, brak placów zabaw. Proszę o informację, jakie usprawnienia miasto przewidziało dla mieszkańców. – Proszę o umożliwienie mieszkańcom osiedla aktywnego współtworzenia planów rozwoju, które przecież tylko nas dotyczą. Dlatego żądam zwołania spotkania wszystkich zainteresowanych i rzetelnego powiadomienia wszystkich zainteresowanych o takim spotkaniu, na którym każdy będzie mógł powiedzieć o swoich propozycjach. Dopiero wtedy można przystąpić do konstruowania planu. W przypadku, gdy Państwo nie uwzględnicie naszych próśb, będziemy zmuszeni wystąpić na drogę postępowania sądowego, mającego na celu zablokowanie prac nad planem.	obszar planu	obszar planu		Nieuwzględniona	Uwaga nieuwzględniona. Procedurę sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego regulują przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 r. W zakresie rozwiązań planistycznych, w tym komunikacyjnych projekt planu uzyskał niezbędne opinie i uzgodnienia. Tereny wskazane pod realizację parkingów zostały szczegółowo wskazane na rysunku planu. Ponadto zagadnienia dotyczące możliwości realizacji parkingów oraz placów zabaw szczegółowo określono w części tekstowej ustaleń planu.
61.	61	13.02.2013	[...]*	Stanowczo nie zgadzam się na ograniczenia powierzchni terenów zielonych zawarte w propozycji planu zagospodarowania. Proszę o odpowiedź, dlaczego tereny usługowe oznaczone na planie jako U31 mają wskaźnik powierzchni zabudowy wynoszący aż 70%, kiedy to pozostałe tereny usługowe mają maksymalnie 50%. Z takim stanem rzeczy zupełnie się nie zgadzam. Dodatkowo nie zgadzam się również na to, aby obok mieszkania moich dzieci przebiegała nowa główna droga oznaczona jako KD/D.9, która również ograniczy ilość terenów zielonych na osiedlu, jak również przyczyni się do ogromnego zwiększenia uciążliwości życia na tym terenie.	1. teren objęty wydzieleniem U.31 2. Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	1) U.31 2) KD/D.9	Ad.2. Uwzględniona	Ad.1. Nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Uwaga nieuwzględniona z zastrzeżeniem w zakresie: Ad.1. W stanie istniejącym powierzchnia zabudowy terenu U.31 (obiektom byłej hydroforni centralnej) wynosi 60%. Projekt planu dopuszczał możliwość ewentualnej rozbudowy. Zgodnie z rozpatrzeniem uwagi nr 52 pkt. 7 (E), ulega zmianie przeznaczenie terenu U.31 na tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej MW. Uwaga uwzględniona w zakresie: Ad.2. Korekty przebiegu drogi KD/D.9.
62.	62	Data stempla pocztowego 13.02.2013	[...]* [...]* [...]* [...]*	Składamy uwagi do projektu mpzp obszaru Prądnik Czerwony – Północ, dotyczący drogi do Szkoły Podstawowej Nr 2 przez osiedle domków ulicy Majora 20-60, na planie KD/D9. Planowany przejazd wewnątrzosiedlową drogą do szkoły, zagraża bezpieczeństwu w ruchu drogowym, bezpieczeństwu pieszych oraz narusza zasady współżycia społecznego. Istniejąca droga jest wąska z jednostronnym wąskim chodnikiem i stanowi jedyny dojazd do 120 mieszkań i tyluż garaży wewnątrz osiedla. Jest to małe, zamknięte osiedle ze zintegrowaną społecznością od ponad 25 lat. W ciągu tego czasu nie doszło na tej drodze do żadnego wypadku czy kolizji. Jak podkreślamy jest to wąska droga, po której odbywa się ruch dwustronny, parkują samochody na podjazdach do garaży w wąskich zatoczkach parkingowych, zatrzymują się samochody przyjeżdżające po dzieci do przedszkola i żłobka. Ponadto tą drogą poruszają się piesi mieszkańcy osiedla, rodzice odprowadzający dzieci do przedszkola i żłobka oraz dzieci dochodzące z innych terenów do szkoły. Pomimo tych utrudnień ruch na tej drodze jest bezpieczny, gdyż każdy szanuje drugiego uczestnika ruchu.	1. Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32 2. teren objęty wydzieleniem KDW.24	1) KD/D.9 2. KDW.24	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Porównajmy to z istniejącym dojazdem do Szkoły Podstawowej nr 2. Prowadzi on publiczna, szeroką drogą, ulicą Sudolską, następnie ulicą Łuszczkiewicza z wjazdem na parking pod szkołę. Ruch pojazdów, poza dojeżdżającymi do szkoły, jest niewielki. Znajdują się przy tych drogach takie obiekty, jak żłobek, przedszkole, Dom Spokojnej Jesieni, które są ogrodzone od ulicy Sudolskiej, nie przy nich parkingów oraz z dziesięciu domków jednorodzinnych. Po drugiej stronie ulic znajdują się tereny niezainwestowane, po prostu łąki. Jak wypada porównanie bezpieczeństwa na tych dwóch kierunkach dojazdu do szkoły? Dlaczego więc planuje się przejazd przez zagęszczoną zabudowę i natężony ruch, drogą przez zamknięte osiedle do szkoły, do której istnieje swobodny dojazd ulicami publicznymi? Nie widzimy żadnych argumentów za planowaniem drogi wzdłuż Majora 26 do 36 do SP nr 2, czyli drogi na planie KD/D.9 wzdłuż MW41, MW36, MW38, MW39, MW40. Całkowicie błędne jest też planowanie drogi wjazdowej KDW24 obok budynków MW36, MW37, czyli Majora 34, 36, 38. Jest to droga nikomu niepotrzebna. Wjazd od ulicy Łuszczkiewicza prowadzi tylko do śmietnika i pomieszczenia technicznego Spółdzielni Prądnik Czerwony, czyli U31. Podsumowując planowane drogi w rejonie bloków Majora nr 20 do 60 są niezgodne z oczekiwaniami mieszkańców i nie powinny być uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego obszaru Prądnik Czerwony – Północ.					
63.	63	Data stempla pocztowego 12.02.2013	Mieszkańcy bloków nr 40, 42, 44	My niżej podpisani mieszkańcy bloków nr 40, 42, 44 przy ul. Powstańców wyrażamy stanowczy protest wobec planu umiejscowienia w projektowanym Planie Zagospodarowania Przestrzennego – Prądnik Czerwony Północ drogi wyjazdowej, która utworzy nowe skrzyżowanie na wysokości połączenia do ul. Powstańców między blokami 44 i 42. Ogromnie utrudni nam to, już i tak niełatwe i ryzykowne przyłączenie się do ruchu i zwiększy zagrożenie wypadkowe. W razie nieliczenia się z naszym protestem podejmiemy dalsze kroki – poinformujemy media, zorganizujemy pikiety i blokady drogi.	teren objęty wydzieleniem KDW.10 (między blokami nr 42 i 44 przy ul. Powstańców)	KDW.10	Uwzględniona		
64.	64	Data stempla pocztowego 13.02.2013	[...]*	Sprzeciw wobec proponowanej zmiany kategorii ulicy wewnętrznej (obecnie sięgacz z ul. Majora), na drogę publiczną KD/D.9 oraz sprzeciw wobec propozycji połączenia jej z drogą KD/D.10. 1. Od początku istnienia zespołu budynków wielorodzinnych, o niskiej intensywności zabudowy, przy ul. Majora obsługę komunikacyjną stanowi droga wewnętrzna – ciąg pieszo-jezdny. Droga ta została zaprojektowana oraz zrealizowana jako integralna część zespołu mieszkaniowego. Zmiana jej kategorii oraz szerokości i przebiegu nie jest możliwa ze względu chociażby na charakter zabudowy. Obecnie wzdłuż wspomnianego odcinka znajduje się 7 budynków, z których każdy ma 6 wbudowanych garaży na poziomie piwnic. W związku z tym bezpośrednio na drogę wychodzi się z 7 budynków oraz wyjeżdża z 42 garaży. Bezpieczne rozwiązanie komunikacyjne dla takiego zespołu zapewnia tylko droga wewnętrzna na której ruch kołowy jest uspokojony. Zmiana kategorii oraz otwarcie tej ulicy spowodowałoby duży wzrost natężenia ruchu a już dzisiaj minięcie się dwóch samochodów jest prawie niemożliwe, a jeszcze należy wziąć pod uwagę samochody wyjeżdżające z garaży oraz pieszych. 2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa nie daje żadnych wytycznych aby taka zmiana w siatce ulic miejskich była strategicznie ważna z punktu widzenia funkcjonowania całego osiedla Prądnik Czerwony oraz dla Krakowa. Znaczy to, iż zmiana kategorii tej drogi oraz jej otwarcie nie jest kluczowe ani kategoryczne dla funkcjonowania miasta, natomiast może skutecznie utrudnić życie lokalnym mieszkańcom. 3. Tereny które mają być obsługiwane wg projektu planu po połączeniu dróg KD/D.9 z drogą KD/D.10 od lat połączone są ulicami Sudolską (poza granicami opracowania) oraz ulicą Władysława Łuszczkiewicza. Są to ulice szersze i wygodniejsze w użytkowaniu oraz nie jest do ich podłączona taka ilość wjazdów do garaży. Ulica Sudolska znajduje się około 40 metrów od sięgacza z ul. Majora więc nie ma sensu dublować połączenia do terenów tam zlokalizowanych. Ponadto planowane poszerzenie ul. W. Łuszczkiewicza podnosi komfort istniejącego dojazdu co zupełnie wyklucza pomysł na otwarcie sięgacza z ul. Majora. W związku z powyższą argumentacją oraz mając na uwadze utrzymanie obecnego	Odcinek ulicy Majora wzdłuż bloków 20 – 24 i 26 - 32	KD/D.9	Uwzględniona		

Lp.	NR Uwagi	DATA złożenia uwagi	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (adresy w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwagi znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)	USTALENIA PROJEKTU PLANU dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI (informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, lub uwzględnionych z zastrzeżeniem)
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				komfortu życia w tym terenie zwracam się z prośbą o przychylne rozpatrzenie mojej uwagi.					

* wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych; na podstawie art. 1 i 6 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r., Nr. 101, poz. 926 z późn. zm.);
jawność wyłączyła Agata Burlaga, inspektor w Biurze Planowania Przestrzennego UMK

Wyjaśnienia uzupełniające:

- Ilekcroć w treści niniejszego załącznika jest mowa o:
 - Studium - należy przez to rozumieć Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa,
 - planie - należy przez to rozumieć sporządzany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru „Prądnik Czerwony-Północ” w Krakowie,
 - ustawie - należy przez to rozumieć ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 647 z późn. zm.).
- Wprowadzenie zmian w projekcie planu, wynikających z rozstrzygnięcia w sprawie rozpatrzenia uwag uwzględnionych, nastąpi w ramach dalszych czynności sporządzania planu, tj. w szczególności określonych w art. 17 pkt 13 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. W odniesieniu do uwag uwzględnionych zostaną wprowadzone odpowiednie korekty w projekcie planu miejscowego, jednakże ich ostateczne wprowadzenie będzie uzależnione od uzyskania niezbędnych, ponownych uzgodnień.
- Przywołane w niniejszym załączniku zapisy projektu uchwały w sprawie uchwalenia planu (m.in. oznaczenia terenów, numeracja rozdziałów, paragrafów, ustępów i punktów, a także ich redakcja) pochodzą z edycji projektu planu wyłożonego do publicznego wglądu i mogą ulec zmianom w wyniku czynności, o których mowa w pkt 2 wyjaśnień.
- Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym rozstrzygnięcie o nieuwzględnieniu uwag nie podlega zaskarżeniu do sądu administracyjnego.