

**WYKAZ I SPOSÓB ROZPATRZENIA UWAG WNIESIONYCH DO PONOWNIE WYŁOŻONEGO DO PUBLICZNEGO WGLĄDU
PROJEKTU ZMIANY STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA KRAKOWA
W TYM W RAMACH STRATEGICZNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO**

Projekt zmiany Studium został ponownie wyłożony do publicznego wglądu w okresie od 4 marca do 14 kwietnia 2014 r.
Termin wnoszenia uwag dotyczących projektu zmiany Studium określony w ogłoszeniu i obwieszczeniach w tej sprawie upłynął z dniem 5 maja 2014 r.
W terminie określonym do wnoszenia uwag zostały złożone uwagi wyszczególnione w poniższym wykazie.

Ilekróć w treści niniejszego załącznika jest mowa o:
- zmianie Studium - należy przez to rozumieć sporządzany projekt zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa,
- ustawie - należy przez to rozumieć ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 647 ze zm.).

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.

Obszar całego miasta

Lp.	NR uwagi	DATA złożenia uwagi	NAZWISKO i IMIĘ 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 STUDIUM dla nieruchomości, której dotyczy uwaga	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI		UWAGI
							UWAGA UWZGLĘDNIONA	UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	49	14.03.2014	[...]*	Ponownie wnosi o uwzględnienie uwag, które w świetle Światowych Dni Młodzieży w 2016 r. stały się jeszcze bardziej aktualne: - nie wykorzystuje się wolnych, lecz nieuzbrojonych terenów między Śródmieściem a Nową Hutą i w Podgórzu pod inwestycje deweloperskie, chętnie korzystając z uzbrojonych terenów ogrodów działkowych (np. ROD Zakole Wisły); - należy usunąć bazę MPO z ul. Nowohuckiej, gdzie na bardzo atrakcyjnym terenie można zaplanować duże osiedle; wszystkie oddziały MPO winny być zlokalizowane na terenie Kujaw (113ha) - były składowisko szlamów i popiołów Huty; Barycz musi być zamknięta w 2017 r. i nie można tu zostawiać kompostowni, sortowni itp.; - należy dworzec główny przekształcić w stację dla pociągów odjeżdżających z Krakowa i powracających do Krakowa; Pociągi przejeżdżające winny mieć stację na Olszy; proponuje zlikwidować torowisko od ul. Lubicz do Płaszowa jako zbędne; - nie wolno dopuścić do budowy następnych dwóch torowisk, które zniszczą m.in. zabytkowy Kościół św. Mikołaja i z wiaduktu nad ul. Grzegórzecką utworzą potworka architektonicznego; planowane torowiska od Płaszowa są zbędne, gdyż pociągi jadą puste; - poprawić błędne ustalenie Rady Miasta, że tramwaje najbardziej zawodne mają być głównym środkiem zbiorowej komunikacji; tramwaje jako najbardziej	obszar całego miasta	cały zakres	Ad 1. uwzględniona z zastrzeżeniem	Ad 2, 3, 4, 5. nieuwzględniona	Przypisy – pozycja 49

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				awaryjny przewoźnik winien być usunięty ze śródmieścia i zastąpiony autobusami elektrycznymi lub hybrydowymi; w załączniku propozycja wyeliminowania tramwajów ze śródmieścia po dobudowania linii od ul. Kościuszki do Nowego Kleparza (naziemne lub podziemne); 6. należy forsować połączenie pl. Bohaterów Getta z mostem Kotlarskim, gdyż nowe Zabłocie nie ma żadnego dojazdu; 7. należy odłożyć ad acta mrzonki o metrze, które nie ma żadnych szans ekonomicznych, technicznych i społecznych; wybudowanie osiedli mieszkaniowych nie wytworzyło kierunku przejazdu które dawałoby min. 60 tys. pasażerów w ciągu doby; 8. należy usprawnić komunikację, aby tramwaje jeździły trasami bezkolizyjnymi; trzeba: a) wybudować wiadukt na al. Pokoju nad ul. Nowohucką, na ul. Podgórskiej pod Starowiślną, wiadukt pod koleją Rydla- Weissa, b) udrożnić ul. Lubicz pod dworcem dokończyć przejście podziemne w kierunku Hotelu Polonia, c) wybudować platformę nad Rondem Mogiłskim, na której należy umieścić wszystkie przystanki autobusowe z obrzeży ronda, d) należy usunąć tramwaje z ul. Dominikańskiej i Franciszkańskiej, gdzie brakuje przestrzeni dla pieszych i tramwaje przecinają drogę królewską z Rynku na Wawel, wybudować tunel pod ul. Podzamcze (koło Wawelu), aby usunąć tramwaj z ul. Dominikańskiej; Załączona propozycja linii tramwajowych do roku 2020 winna być do 2030 r. zastąpiona autobusami z napędem elektrycznym – wymieniono 11 połączeń oraz podano torowiska do wyeliminowania. Metro w Krakowie nie ma żadnego uzasadnienia ani technicznego ani ekonomicznego, gdyż wybudowanie osiedli mieszkaniowych (sypialni) nie wytworzyło kierunku przejazdu, który dawałby min. 60 tys. pasażerów w ciągu doby.			Ad 6. uwzględniona z zastrzeżeniem Ad 8. uwzględniona częściowo z zastrzeżeniem	Ad 7. nieuwzględniona	
2.	98	25.03.2014	[...]*	Wnosi: 1. sprzeciw przeciwko zabudowywaniu korytarzy przewietrzania zgodnie z istniejącymi planami zagospodarowania 2. przyspieszenie i poprawę niespójnego prawa i przepisów oraz zweryfikowanie Planu Zagospodarowania Miasta. Uzasadnienie: Vice Prezydent wyjaśniła publicznie, że „w studium nie można budować w korytarzach przewietrzania, ale jak już jest w planie zagospodarowania to nie można zmienić w tej kwestii, prawo jest niespójne”. Przeciwwskazaniem jest zagrożenie życia i szkody na zdrowiu mieszkańców, również straty materialne udowodnione. Sprawa jest poważna w korytarzu przez większość dni w roku występuje bardzo mała szybkość przewietrzania, prędkość wiatru jest w zakresie ciszy tj. 0-0,5m/s na wysokości pomiaru 10m, stąd projektowanie w tym miejscu budynku wielorodzinnego jest nieodpowiedzialne. Obecnie żadnych skutków prawnych nie ma, ponieważ budynek wielorodzinny jest niewybudowany. Jest obojętne,	obszar całego miasta	korytarze przewietrzania		Ad 1. nieuwzględniona z zastrzeżeniem Ad 2. ---	Przypisy – pozycja 98

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				w jakiej fazie projektowania znajduje się projekt, który z ww. względów powinien zostać zweryfikowany. Jest pytanie obywatelskie, czy Urząd Miasta Krakowa czeka na tragedię smogową swoich mieszkańców; taką jaką wystąpiła w XXw. w Anglii, Francji również w Polsce w Szopienicach Południowych, gdzie śmiertelność niemowląt przekroczyła 35%. Ówczesne władze zdecydowały o budowie „sypialni dla Katowic w Tychach”. Należy zatem uruchomić szybką ścieżkę legislacyjną, zaktualizować martwy przepis, a nie tłumaczyć się niespójnością prawa. Krytykowie są mieszkańcy Krakowa, że spalają węgiel w piecach – kiedyś spalano wszystko co się dało spalić, a powietrze było czyste bo były sprawne korytarze przewietrzania. Austriacy na Krzemionkach korytarze przewietrzania połączyli z dorzeciami Wisły i Wilgi. Obecnie korytarze przewietrzania są masowo zabudowywane z winy Urzędu Miasta, który wydaje zezwolenia narażając mieszkańców na śmierć i choroby. Władze Magistratu zleciły opracowanie naukowe na UJ i PW, w którym podano, że najważniejszą rzeczą w walce o czyste powietrze jest spójność korytarzy przewietrzania z dolinami rzecznyymi, które nigdy nie powinny być zabudowane. Jeżeli te korytarze zostaną zabudowane, mieszkańcy Krakowa będą się dusić – uważa dr Walasz. Dr Bożena Degórska w książce proponuje, by korytarze stały się systemem wentylacji miasta, a w planowaniu miejskim ten system zachować jako tereny zielone. (uwagi 65, 798, 4733)					
3.	286	09.04.2014	[...]*	Składający uwagę jest rozczarowany i zdziwiony opracowanym Studium które uzyskało ponad 8 tys. uwag co świadczy o jego nietrafności. Studium opracowywali niezaspokojeni w swoich ambicjach wysoko wykwalifikowani ludzie (asy extra klasy), którzy niepomni na wytyczne Z-cy prezydenta d/s rozwoju miasta że Studium ma służyć przebudowie a nie rozbudowie miasta i posunęli się ze swoimi opracowaniami poza granice miasta aż do wielkości 1,2 miliona mieszkańców co jeszcze pogorszy warunki życia mieszkańców i nie będzie wcale zachętą dla turystów rozkopanie miasta szczególnie w zakresie komunikacji. Kraków nie ma jednego gospodarza który by zajmował się całością miasta niezależnie od tego kto jest inwestorem PKP czy GDDKiA i ich inwestycje mają służyć również miastu. Przykładowo PKP żyje jeszcze latami pięćdziesiątymi i chce dobudowywać dodatkowe 2 tory od dworca gł. do Płaszowa zamiast zlikwidować obecne torowisko a dworzec gł. winien służyć pociągom wychodzącym i wracającym do Krakowa. Natomiast pociągi przelotowe np. Przemyśl-Szczecin winny zatrzymywać się na nowym przystanku Kraków – Olsza. Na przymiejskich przystankach Kr. Płaszów, Kr. Batowice, Kr. Łobzów i Kr. Olsza winny zatrzymywać się wszystkie pociągi, aby pasażerowie przejeżdżający koło swoich osiedli nie musieli dojeżdżać do dworca gł. i obciążając komunikację miejską wracać na osiedla koło których przejeżdżali. Studium nie uspokaja PKP któremu marzy się kolej aglomeracyjna w metropolii krakowskiej a tymczasem likwidowane są pociągi gdyż busy zabierają z każdego miejsca (a nie jak PKP z oddalonego na wsi dworca i do	obszar całego miasta	cały zakres		niewwzględniona z zastrzeżeniem	Przypisy – pozycja 286

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				rzadko jeżdżących pociągów) i dowozi w Krakowie do najkorzystniejszego dla pasażerów miejsca. Kraków który popełnił błąd opierając komunikację zbiorową na trakcji tramwajowej (sztywny układ torowy i zasilania) chce usatysfakcjonować pasjonatów i snobów metra projektując 3 „wzięte z sufitu” linie metra gdy na wniosek Składającego uwagę po zakończeniu ronda Mogińskiego o przywrócenie autobusowej linii pośpiesznej od kombinatu hutniczego do dworca wschodniego otrzymał odpowiedź że nie będzie robiło się konkurencji linii nr 4 która po zatomowaniu zmian w hucie jeździ niedociążona. Po co więc metro. To jeszcze 1 powód że metro miało by kogo i dokąd wozić bo urbaniści dopuścili w przeszłości do budowy wianuszka osiedli wokół miasta (Kozłówek, Kurdwanów, Bieżanów, Prądniki, Kliny itd.) które są tylko noclegowniami a nie osiedlami bo nie mają żłobków przedszkoli, szkół, sieci handlowej i opieki zdrowotnej i mieszkańcy w w/w celach muszą jeździć ”do miasta” mało sprawną komunikacją. Rozbudowywana sieć tramwajowa obciąży dodatkowo śródmieście a tymczasem należy tramwaje – zawalidrogi ze śródmieścia jak na załączonym szkicu a w śródmieściu mają być tylko autobusy elektryczne lub hybrydowe. Studium nie proponuje żadnych inwestycji i przebudów komunikacyjnych, które usprawniłyby transport zbiorowy na Światowe Dni Młodzieży które będą bezpłatną promocją miasta i udogodnieniem w komunikacji miasta. Jako niezbędne uważa: 1. Dokończenie (kadłubowego) przejścia podziemnego przy dworcu z wyjściem w kierunku Pawiej i Basztowej (h. Polonia). 2. Zabudowa ronda Mogińskiego platformą (konkurs z 2007 r.) z ulokowaniem na niej wszystkich przystanków autobusowych likwidując uciążliwe wejścia z obrzeży ronda do tramwajów na poziomie – 1, byłaby tylko komunikacja pionowa – autobus – tramwaj i odwrotnie co umożliwiłoby korzystanie z ronda osobom niepełnosprawnym. 3. Reorganizacja przystanków na rondzie Grzegórzeckim przywracając przystanek na ul. Grzegórzeckiej przed rondem a likwidując przystanki na al. Pokoju i Powst. Warszawskiego. 4. Budowa estakady nad rondem „Mateczny” dla ułatwienia dojazdu do Sanktuarium w Łagiewnikach. 5. Przejście podziemne przy poczcie gł. (w 5 kierunkach). 6. Likwidacja tramwaju na ul. Dominikanów – Franciszkańska a tramwaj przenieść od Filharmonii – ul. Straszewskiego tunelem pod ul. Podzamcze do ul. Św. Gertrudy i Stradom. 7. Udrożnić ul. Lubicz pod wiaduktem przenosząc mur oporowy od strony pld. o 3,5 m. 8. Wykonać wiadukt pod ul. Starowiślną na ciągu ul. Podgórskiej. 9. Zlikwidować kolej od ul. Lubicz do Płaszowa – dworzec gł. dla pociągów wychodzących i wracających do Krakowa. Dla pociągów przelotowych wybudować przystanek na Olszy. 10. Połączyć drugimi pasmami jezdnie al. Solidarności z al. Andersa aby samochody z Andersa nie musiały objeżdżać placu Centralnego stojąc 2 x na światłach i kopcac.					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4.	297	09.04.2014	[...]*	Wnosi następujące uwagi: <u>1. Transport Lotniczy</u> „The airport is so good as the acces to it”. Lotnisko w Balicach leży bardzo blisko i ma dobre powiązanie drogowe, a ponadto linie kolejową do Dworca Głównego. Aby była naprawdę wykorzystana musi być szybka, a więc bezkolizyjna! Jaka praktyka: zrealizowano kilkukondygnacyjny parking przed dworcem. W realizacji jest przebudowa jednotorowej bocznicy i nowego Dworca. Projekty nie były publikowane. Nie jest wiadomo czy przewidziano wyprostowanie linii. Doprowadzenie linii kolejowej nie na wprost do budynku Aeroportu, a do przystanku za parkingiem, zdaje się błędna. Przeloty liniowe w przyszłości raczej ograniczą się do stosunkowo bliskich miast Europy aż, do czasu powiązania ich naprawdę szybkimi liniami kolejowymi. Poza tym pewną jest, stale rosnąca liczba czarterów turystycznych o dalszym zasięgu. Wzrastać będzie także ruch samolotów prywatnych. Przewidywane lokalizowanie usług turystycznych i biznesowych w Rejonie Aeroportu, oraz przystanków przy Uniwersytecie Rolniczym i w Bronowicach, dodatkowo poprawi wykorzystanie Kolei Regionalnej. <u>2. Kolej Dalekobieżna INTERCITY</u> W całej Europie, tak wielki ośrodek miejski, jak Kraków – musi mieć powiązanie kolejowymi trasami szybkimi. Trasa szybka CMK do Warszawy, której odgałęzienie do Krakowa w latach 70-tych zrealizowano – została (od przebiegu do Katowic) zweekslowana na Tunel. Tunel wiąże z Krakowem dość kręta linia „po terenie”, co nie pozwala na szybkość przyjętą dla CMK i możliwą technicznie w granicach 250-300 km/h. Odcinek Tunel-Kraków ogranicza prędkość do 100 km/h. W dalszej kolejności niezbędna będzie, zatem nowa trasa omijająca Tunel i Miechów. Z powodów oczywistych ciążących między wielkimi aglomeracjami – najbardziej obciążona potrzebami ruchu pasażerskiego jest trasa Katowice-Kraków. Linia kolejowa Katowice-Trzebinia-Kraków może być (w granicach terenu PKP) przebudowana do technicznej prędkości 200-250 km/h. Oznacza to przejazd między Dworcami Głównymi w centrach miast w czasie ok. 30 minut. W przypadku sprawnego systemu integracji z transportem aglomeracyjnym i miejskim, ograniczy to radykalnie ruch na autostradzie A4. Szybki pociąg wahałowy Gliwice-Katowice-Kraków Płaszów wprowadzi nową jakość w życiu obu aglomeracji. Podniesienie prędkości i częstotliwości pociągów pasażerskich na trasie przez Trzebinę wymaga odciążenia jej od przewozów towarowych. Należy ją ze Śląska kierować przez Oświęcim i Skawinę, co także wymagać będzie modernizacji tej linii. W układzie europejskim Kraków leży jedynie na szlaku Lipsk-Wrocław-Kraków-Rzeszów-Lwów. Wszystkie inne powiązania w istocie omijają Kraków. Aby to radykalnie zmienić konieczne jest przedłużenie CMK z Warszawy przez Kraków na Nowy Sącz-Koszyce-Miskolc na Bałkany. Wymaga to budowy linii szybkiej kolei, której pierwszym odcinkiem musi być powiązanie Węzła Krakowskiego ze poaustriacką trasą: Chabówka-Nowy Sącz. Nowa, jednotorowa trasa, o parametrach kolei szybkich, z rejonu Bieżanowa do Tymbarku długości około	obszar całego miasta	komunikacja		Ad 1, 2. nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Przypisy – pozycja 297

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				35 km, biegnie pagórkowatym terenem, więc niezbędne będzie zastosowanie szeregu wiaduktów i tuneli, natomiast z uwagi na charakter ruchu, można zastosować znaczne spadki rzędu 3%. Dodatkowym atutem trasy byłoby odgałęzienie (w rejonie Szczyrzyca) w kierunku Chabówki. Pozwoli to na radykalne przyspieszenie kolejowych przejazdów do Zakopanego. Pod warunkiem umiarkowanej przebudowy linii istniejących, realne jest powiązanie Dworca Głównego z Zakopanem – w ciągu godziny dwudziestu minut. Linia nie może służyć dla prowadzenia ciężkich i powolnych pociągów towarowych, które powinny korzystać z dotychczasowej trasy przez Tarnów. Można ją natomiast zastosować dla ekspresów kontenerowych. W aktualnym Studium brak jakichkolwiek śladów uwzględnienia tej trasy w zasięgu miejskim jak wojewódzkim. <u>3. Kolej regionalna</u> Kraków posiada ograniczoną wielkość terytorialną samego Miasta, natomiast należy przewidywać rosnącą liczbę mieszkańców osiedli sąsiednich. Obecnie dojeżdżają oni do miejsc pracy i nauki w obszarach centralnych – głównie samochodami prywatnymi lub busami. Dla odciążenia ulic miasta absolutnie konieczne jest utworzeniem (wzorem Zachodniej Europy) sprawnego systemu szybkiej Kolei Regionalnej (SKR), którego wypróbowanym wzorcem jest nowa wersja S-Bahn, użytkująca (w większości) istniejące układy torowe wraz z innego rodzaju pociągami. Istniejący układ Krakowskiego Węzła Kolejowego optymalnie nadaje się do stworzenia SKR, gdyż łączy praktycznie wszystkie osiedla podkrakowskie z Dworcem Głównym i Średnicą Kolejową. SKR mógłby także odciążyć przejazdy międzypodmiejskie. Średnica kolejowa, a więc odcinek Kraków Główny-Płaszów stanowi podstawę układu i jej przepustowość decyduje o wydajności całego SKR. Wbrew niektórym opiniom „specjalistów”, przepustowość 2 torowej średnicy jest zupełnie wystarczająca dla normalnego ruchu SKR i pociągów dalekobieżnych, pod warunkiem odpowiedniego, równoodstępowego rozkładu jazdy. Przy założeniu, że w I etapie dostateczne będzie wdrożenie 4-ech podstawowych linii SKR o częstotliwości 20 minut, nawet bez konieczności zastosowania elektronicznych metod sterowania ruchem, możliwe jest prowadzenie przez średnicę pociągów SKR w odstępach, co 4 minuty, a zatem w każdej godzinie ruchu dysponowania trzema odstępami 8 minutowymi dla pociągów dalekobieżnych. W przypadku skomputeryzowanego, dokabinowego sterowania ruchem – przepustowość średnicy może być, co najmniej zdwojona. Budowa 3-go a nawet 4-go toru i mostów na średnicy – jest możliwa w każdym czasie, po obu stronach trasy. Praktycznie w obecnym układzie torowym jedynie kierunek SKR ze Skawiny nie ma bezpośredniego wyjazdu na średnicę i wymaga zmiany kierunku ruchu w stacji Płaszów, co oczywiście zajmuje cenny czas. Konieczne jest, zatem zrealizowanie (postulowanej we wszystkich dawniejszych planach) łącznicy Kolejowej: Kraków Zabłocie-Kraków Bonarka. Budowa może się ograniczyć do trasy 1-torowej, ale wymaga w znacznej części przebiegu na wiadukcie i tunelem pod wzgórzem Benedykta. Aktualnie proponowana trasa 2-torowa na			Ad 3. uwzględniona częściowo z zastrzeżeniem		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				wiaduktach jest dłuższa i ogranicza prędkość ruchu. Pożądane byłoby bezkolizyjne włączenie do przystanku Zabłocie. Powstanie wyżej wymienionej łącznicy przez Bonarkę umożliwi (jak wspomniano) lepsze wykorzystanie istniejącej trasy do Płaszowa dla pociągów towarowych kierunku W-Z, omijających linię przez Trzebinę. Budowa ruchu dalekobieżnego nowej, jednotorowej linii na Nowy Sącz i Zakopane, umożliwi otwarcie regularnej linii SKR do Dobczyc. Powstanie, zatem układ 4 kierunków po stronie wschodniej: Bochnia, Wieliczka, Dobczyce, Skawina; oraz 4 na zachód: Balice, Trzebinia, Miechów, Nowa Huta. Stwarza to możliwości dowolnej kombinacji wahadłowych relacji SKR. Istotnym elementem SKR w Krakowie będzie, przewidywany w dotychczasowych planach, przystanek Grzegórzki, zrealizowany na wysokości obecnego wiaduktu PKP nad ulicami Dietla i Grzegórzecka. Z uwagi na konieczność zachowania rezerwy dla ew. przyszłej rozbudowy „średnicy” do 4-ech torów – warto jest, w ramach budowy przystanku na wiadukcie, zarezerwować konstrukcyjną możliwość przeprowadzenia dodatkowych torów, po obu stronach istniejących. W bieżącej realizacji należy odpowiednio poszerzyć obustronne perony i wykonać już na stałe powiązanie ich z przystankiem tramwajowo-autobusowym, funkcjonującym naprzeciw Hali Targowej, oraz ciągami pieszymi po obu stronach istniejącej jezdni. Projekt przystanku wymaga fachowej dyskusji w środowisku TUP. Brak dyskusji zagraża błędami. Pełne wykorzystanie systemu SKR wymaga z jednej strony sprawnego systemu „P+R” (strzeżonych parkingów przystankowych) jak również integracji przestrzennej z systemem sieci komunikacji miejskiej. Zasadniczym jest maksymalne zbliżenie miejsc zamieszkania i pracy do przystanków komunikacji publicznej. <u>4. Miejska Komunikacja Publiczna</u> Zgodnie z zasadami organizacji sieci komunikacji miejskiej powinna ona pokrywać cały obszar intensywnego zainwestowania miejskiego dostępnością do przystanków, nieprzekraczającą promienia dojazdu około 600 m, przy częstotliwości regularnego ruchu dziennego do 4-10 minut. W Krakowie komunikację miejską tworzy autobus i tramwaj. Należy wykluczyć jakiegokolwiek pomysły metra, czyli ciężkiego typu SKM, gdyż nie pozwala na to przewidywana wielkość potoków potrzeb przewozowych. Równie nieuzasadnione jest jakiegokolwiek myślenie o tzw. tramwaju dwu-systemowym, gdyż układ przestrzenny Aglomeracji – zupełnie się do tego rozwiązania nie nadaje. O rozstrzygnięciu wyboru, czy daną trasę obsłużyć autobusem czy tramwajem – decyduje: wielkość potrzeb przewozowych, istniejących tras komunikacyjnych i ekologia. Ten ostatni aspekt sprzyja maksymalnemu wykorzystaniu tramwaju elektrycznego. Układ tras tramwajowych i autobusowych powinien zapewnić optymalną ich integrację z systemem transportu regionalnego, jak i wzajemną. Obowiązuje zasada, że tereny intensywnego zainwestowania miejskiego obsługuje tramwaj, a jedynie na trasach poza zasięgiem dojazdu do tramwaju – prowadzi się linie autobusowe. Pozytywnymi przykładami mogą być peryferyjne dworce tramwajowo-					

Ad 4, 5, 6, 7.
nieuwzględniona
z zastrzeżeniem

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				autobusowe Krowodrza Górka także Mały Płaszów i Ruczaj. Na których kończą bieg linie autobusowe obsługujące trasy nieobsłużone tramwajem. Z punktu widzenia oszczędności czasu przejazdu warto uwzględnić planowane przedłużenie linii tramwajowej, z bezkolizyjnym przekroczeniem (wiaduktem) ul. Opolskiej i utworzenie nowego dworca autobusowo-tramwajowego w rejonie Narodowej Górki. Powinny tam kończyć bieg autobusy ze Skały i Wolbromia. Bezpośrednie sąsiedztwo wszystkich peryferyjnych dworców tramwajowych powinno być maksymalnie wykorzystane dla budowy dużych garaży parkingowych dla samochodów osobowych, zarówno systemu Park & Ride (P+R) jak i dla mieszkańców terenów śródmiejskich, przyległych do linii tramwajowych, kończących bieg na danej stacji. Nie wolno dopuścić do mieszkaniowej zabudowy istniejących jeszcze wolnych terenów, w sąsiedztwie tych końcowych przystanków komunikacji publicznej! Obecna sieć tramwajowa Krakowa jest dobrze, racjonalnie rozwinięta – natomiast z uwagi na bardzo liczne punkty kolizyjne, zarówno z ruchem samochodowym, jak i przejściami pieszymi – nie zapewnia dostatecznej prędkości podróży. Przykładem nieporozumień jest realizacja tzw. Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (KST). Etapowo warto doprowadzić trasę tylko do przewidywanego parkingu P+R przy ul. Pachońskiego, gdzie powinny kończyć bieg linie podmiejskich autobusów i busów z kierunku Wolbromia i Skały. <u>5. Szybki tramwaj</u> to w zasadzie tramwaj o ograniczonej kolizyjności tras. Ograniczenia kolizyjności zapewnia trasa tunelowa, lub na wiadukcie, a co najmniej bezkolizyjne dojście pasażerów do peronów przejściami podulicznymi. Częściowym rozwiązaniem, zastosowanym, m.in. w ulicach Grzegórzecka i Westerplatte z braku miejsca wydzielenie torowiska tramwajowego – jest wydzielenie toru niskimi krawężnikami, zapewniającymi priorytet pojazdom publicznym. Stopniowe wprowadzenie odcinków tunelowych ew. wiaduktów i skrzyżowań dwupoziomowych – będzie w Krakowie absolutnie niezbędne. Konieczne jest jednak maksymalne wykorzystanie już zrealizowanych tuneli. Przykładem jest tunel: Rondo Mogiłskie – Dworzec. Zgodnie z sugestią autora, w ekspertyzie wykonanej na zlecenie Miasta w początku lat 70-tych – zrealizowano tunel KST od Ronda Mogiłskiego do Dworca PKP, łącząc kilka linii tramwajowych z ul. Mogiłskiej, Al. Pokoju, Grzegórzeckiej i trasy mostu Kotlarskiego. Powyższe linie łączy z punktem integracji z systemem dalekobieżnym i regionalnym całą wschodnią i południową część miasta. Po zachodniej stronie dworca skierowano tunel jedynie w kierunku Krowodrzy Górka. Wydaje się koniecznym zapewnienie, co najmniej jednego jeszcze wyjścia tunelowego w kierunku zachodnim tj. tunel etapowo do rejonu Starego Kleparza. Sądząc z danych ilustracyjnych wydanych przez Urząd Miejski – techniczna możliwość takiej korekty w ramach przejścia pod Galerią Kraków – nadal istnieje. W dalszej perspektywie pożądane byłoby przedłużenie płytkiego tunelu pod Sławkowską, Rynkiem i Wiślną do ul. Zwierzynieckiej lub Piłsudskiego. Rozgałęzienia linii po stronie zachodniej dworca jest możliwe przez prowadzenie bezkolizyjnej trasy naziemnej					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				w Alejach trzech Wieszców. Dla strony wschodniej o przepustowości decydować będzie przystanek rozgałęźny na Rondzie Mogińskim. Dla istniejącego ruchu obecne rozwiązanie – jest wystarczające, ale w przypadku wzrostu ruchu – nie wystarczy. Przyjmując za nieuzasadnioną budowę metra, warto jednak wykorzystać studia nad jego trasą. Składający uwagę uważa za pożądane powiązanie linią KST istniejącej pętli tramwajowej Mistrzejowice, przez ulice: Lublańską i Meisnera do Mogińskiej a nawet Lema do Alei Pokoju. O sprawności działania systemu komunikacyjnego Aglomeracji Krakowa decydować musi współpraca systemu Komunikacji Miejskiej i regionalnej, a zatem maksymalna integracja przestrzenna tych systemów, przy racjonalnym ograniczeniu ruchu samochodowego, wszędzie tam gdzie nie może on zapewnić dostatecznej sprawności. <u>6. Ruch samochodowy i układ uliczny</u>, wykazuje w stanie istniejącym zdecydowaną niesprawność. Podobnie jak we wszystkich (nie tylko wielkich) miastach rozwiniętych technicznie krajów – nie ma możliwości zapewnienia dostępności do śródmiejskich obszarów w godzinach szczytu. Ograniczenia parkowania przykrawężnikowego, jak również budowa śródmiejskich (głównie podziemnych) parkingów – nigdzie nie rozwiązała problemu. Konieczna jest eliminacja ruchu samochodowego z obszarów śródmiejskich. Każdy nowy parking śródmiejski to dodatkowy generator ruchu, zatem nie ma sensu budowa parkingów śródmiejskich i konieczne jest restrykcyjne ograniczenie wjazdu do tych obszarów, drogą bardzo wysokich opłat rogatkowych. Konieczne jest uświadomienie społeczeństwu, że ulice są przestrzenią publiczną i parkowanie poza terenem parkingów blokowych i własnościowych garaży wymaga stosownych opłat, zróżnicowanych w zależności od wartości terenu i kosztów utrzymania dojazdu do tego terenu. Przykład Londynu, że sam wjazd do obszaru centralnego kosztuje 8 BP (około 12 Euro) – jest wskazaniem trendu dotyczącego wszystkich miast. Sieć uliczna Krakowa wskazuje dużą niespójność. Nowe arterie drogowe zdają się wymagać racjonalizacji. Zgodnie z zasadą priorytetu transportu zelektryfikowanego, a także lepszego wykorzystania inwestycji już zrealizowanych. Przykładem braku koncepcji jest trasa „Zakopianki”. Zrealizowano ciąg ulic: Al. Powstańców – J. Turowicza – Z. Herberta i doprowadzono go jedynie do węzła Łagiewnickiego na A4. Przedłużenie tej trasy wzdłuż Wilgi, aż na południe do Libertowa – mogłoby radykalnie zmniejszyć obciążenie zakopianki w najbardziej przeciążonej części. Równie zupełnie nieprzemyślanym kierunkiem na północy miasta jest brak powiązania drugiego ciągu drogi do Warszawy z rozbudowaną trasą rozpoczynaną przy ul. Stella-Sawickiego. Zamiast konsekwentnego wykorzystania tras istniejących postuluje się zupełnie nowe. Koniecznym jest oczywiście (przewidziane w aktualnym planie) ukończenie obwodnicy północnej i wschodniej. Zasadnicze wątpliwości budzi propozycja tunelu i nowego mostu na Wiśle. Zamiast długiego tunelu pod Kopcem Kościuszki – większe uzasadnienie miałaby trasa wzdłuż Rudawy z wyjściem tunelu na most Zwierzyniecki. Czyżby nieopatrnie wydane zezwolenie na budowę i interesy kilku					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				właścicieli działek przeważały kolosalny koszt tunelu, począwszy od zakrętu ul. Armii Krajowej, aż do ul. Księcia Józefa i całej reszty zbędnej trasy? Cały system drogowy Krakowa i regionu wymaga gruntownej rewizji, ze świadomym ograniczeniem ruchu o 20%, zamiast jego wzrostu. <u>7. Ruch pieszy i rowerowy:</u> W każdym przypadku jakakolwiek integracja systemów zmechanizowanego transportu publicznego, jak również transportu samochodowego – wymaga dojścia pieszego. Część potrzeb udostępniania celów podróży może być obsłużona bezpośrednio ruchem pieszym, lub rowerem. Racjonalne planowanie, a zatem uprzywilejowanie tej formy skomunikowania wymaga w stosunku do ruchu pieszego, aby trasy były możliwie krótkie, bezpieczne i wygodne. Bezpieczeństwo zależy w dużym stopniu od ograniczenia możliwych kolizji z ruchem zmechanizowanym, a więc bezkolizyjność tras ruchu pieszego i rowerowego. W najnowszych inwestycjach komunikacyjnych Krakowa przykładem może być Rondo Mogiłskie. Wprawdzie wprowadzono tu przejścia pod jezdniami, schody ruchome i windy dla niepełnosprawnych, ale pozostało przekraczanie torów tramwajowych i odległości między przystankami różnych kierunków. Realizacja całkowicie nowego torowiska od ul. Pawiej do Krowodrzy Górka nie daje ani jednego bezkolizyjnego przejścia dla pieszych. Można to uwzględnić przynajmniej przy gruntownej przebudowie ul. Mogiłskiej, jako trasy KST do Nowej Huty. Całkowicie brak dostrzeżenia, że w Polsce padają deszcze! Brak jakichkolwiek zadaszeń przestrzeni pieszej, poza małymi daszkami na przystankach. Przykładem może być obszerny chodnik między nowymi przystankami w rejonie Ronda Grzegórzeckiego a Galerią Kazimierz, czy też przejście od przystanków do Kompleksu handlowego M1 przy Al. Pokoju. Interesy pieszych są całkowicie lekceważone w ramach polityki lokalizacyjnej. Przykładu dostarcza porównanie usytuowania kompleksów handlowych M1 z zespołem Plaza. Kompleks Plaza umieszczono prawidłowo wprost przy przystanku tramwajowych, podczas gdy parkingi zlokalizowana na zapleczu. Kompleks M1 i Praktiker, odcina od przystanków obszerny teren parkingów – stanowi to oczywiste uprzywilejowanie dojazdów samochodowych. Ogólnie można stwierdzić, że cały system skomunikowania Aglomeracji Krakowskiej we wszystkich jej zakresach – wymaga gruntownej rewizji. Już w obecnej przebudowie Mogiłskiej absolutnie koniecznym jest bezkolizyjny dostęp tunelem do przystanku AWF i Politechnice, jak również kładka na przystanku na ciągu pieszym, między Muzeum Lotnictwa a Parkiem Lotników.					
5.	512	14.04.2014	[...]*	Wnosi o: 1. budowę tunelu średnicowego tramwaju w relacji Rondo Mogiłskie-Planty-Czarnowiejska z dalszym przedłużeniem jako naziemna linia tramwajowa w ul. Armii Krajowej (początek linii albo na pętla os. Widok, albo pętla przy ul. Jasnogórskiej) – w przypadku odrzucenia w referendum pomysłu budowy metra. UZASADNIENIE: <i>Konieczne jest usprawnienie komunikacji publicznej przez centrum miasta. Obecnie</i>	obszar całego miasta	cały zakres Jednostka 13 Jednostka 46		Ad 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12. nieuwzględniona	Przypisy – pozycja 512

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				<i>tramwaje poruszają się bardzo powoli ze względu na kolizję z innymi uczestnikami ruchu oraz częste zmiany kierunku jazdy (ciasne łuki wymuszające ograniczenie prędkości). Budowa linii w ciągu ul. Armii Krajowej umożliwi skomunikowanie ze ścisłym centrum dzielnicy o intensywniej zabudowie biurowej oraz mieszkaniowej</i> 2. budowę linii tramwajowej: „Zachodnia obwodnica tramwajowa” — linia łącząca Kapelankę z pętlą na Azorach (planowaną w Studium). Proponowany przebieg linii — skrzyżowanie Kapelanka/Monte Cassino-Nowaczyńskiego-skraj Parku Dębnickiego-Salwator (Kosciuszki)-wzdłuż Rudawy-Piastowska-Głowackiego (węzeł z SKA)-Weissa. UZASADNIENIE: Wniosek ponowny. Wbrew odpowiedzi na uwagę linia ta będzie biegła wzdłuż granicy tej strefy, a na odcinku Salwator-Kapelanka – w jej granicach. Linia pozwoli na połączenie zach. obrzeży centrum miasta. Dużych osiedli mieszk. Ruczaj/Podwawelskie i Azory/Górka Narodowa/Prądnik Biały z dzielnicami o charakterze usługowo-biurowym i dydaktycznym,. W bezpośrednim sąsiedztwie linii znajdzie się AGH, UP, część wydziałów UJ, uczelnie prywatne, na przedłużeniu linii – Kampus UJ, biurowce w rejonie A. Krajowej/Lea oraz Salwator. Linia umożliwi podróż z pominięciem ścisłego centrum i stanie się atrakcyjną alternatywą dla samochodu. Obecnie komunikacja w tym rejonie jest utrudniona i wypycha ruch – zarówno indywidualny jak i komunikacji zbiorowej w ATW. Ponadto przy okazji realizacji inwestycji powstanie kładka pieszo-rowerowa pomiędzy Salwatorem a Dębnikami. 3. budowę linii tramwajowej w ciągu Alei Trzech Wieszczy. Proponowany przebieg linii — od ul. Kamiennej (węzeł z SKA Dworzec Towarowy)-Słowackiego-Mickiewicza-Kraśińskiego-Konopnickiej-Bonarka. UZASADNIENIE: Budowa linii tramwajowej w ciągu samych ATW niewiele zmienia. Dużą zmianą byłoby zbudowanie linii łączącej poszczególne elementy sieci wraz z integracją z SKA. Proponowana linia umożliwia dojazd z dzielnic północno-wschodnich (Prądnik Czerwony, Górka Narodowa, Mistrzejowice, Piastów) z pominięciem ścisłego centrum miasta, łącząc się po drodze z SKA w okolicy ul. Prądnickiej/Kamiennej. Przedłużenie linii do ronda Matecznego jest trudne technicznie (odcinek Jubilat-Rondo Grunwaldzkie) jednakże pozwoliłoby na stworzenie spójnego układu komunikacyjnego oraz na znaczne zastąpienie komunikacji autobusowej na ATW – tramwajem. Skutkiem ubocznym byłoby zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza w rejonie ATW oraz docelowo zamienienie ATW w prawdziwe Aleje o wielkomiejskim charakterze. 4. budowę linii tramwajowej na płn. od. ul. Kamiennej łączącej zach. rejony centrum z Górką Narodową, Prądnikiem Czerwonym (oraz wsch. cz. Białego) oraz Nową Hutą. Proponowany przebieg linii ul. Kamienna-Opolska-Górka Narodowa. W zależności od przyjętego przeznaczenia al. 29 listopada możliwe są dwa warianty przebiegu linii: 1) Przywrócenie al. 29 listopada miejskiego					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				charakteru – przerzucenie głównego ruchu samochodowego na nową ul. 6 sierpnia. W takim układzie budowa linii tramwajowej w ciągu al. 29 listopada z rozwidleniem linii w okolicy ul. Powstańców/Siewnej (linie tramwajowe po wsch. i zach. stronie os. Górka Narodowa). 2) Zachowanie obecnego statusu al. 29 listopada. W takim układzie budowa linii tramwajowej po zach. stronie torów w ciągu planowanej ul. 6 sierpnia (wzdłuż os. Żabiniec) aż do planowanej pętli przy ul. Bociana (a w przypadku rezygnacji z jej budowy aż do pętli GN Zachód. UZASADNIENIE: linia taka umożliwi skomunikowanie płn. dzielnic Krakowa oraz planowanych P+R z centrum możliwie najkrótszą drogą co będzie zachętą do korzystania z komunikacji zbiorowej. Rejon wsch. cz. Prądnika Białego oraz Górki Narodowej jest obecnie intensywnie inwestowany (zarówno zabudowa mieszkaniowa jak i biurowa), a projekt Studium przewiduje dalszą zabudowę. 5. budowę linii tramwajowej Opolska-Lublańska (łączycej linię Kamienna-Górka Narodowa z linią w ul. Meissnera). UZASADNIENIE: Budowa takiej linii spowoduje utworzenie szybkiego połączenia pomiędzy płn. cz. Nowej Huty i Prądnikiem Czerwonym a zach. stroną centrum. Obecnie ruch ten obsługiwany jest przez komunikację autobusową nie adekwatną do potrzeb. 6. budowę linii tramwajowej łączącej ul. Dobrego Pasterza z ul. Andersa (DH Wanda) przez ul. Bora-Komorowskiego. UZASADNIENIE: Projekt Studium przewiduje na tym odcinku budowę metra. Obecnie plany zakładają budowę metra naziemnego. W zw. powyższym przed zbudowaniem linii metra mógłby powstać odcinek obsługiwany przez linie tramwajowe. Dzięki takiemu łącznikowi Płn. cz. Nowej Huty Zyska Szybkie połączenie z centrum oraz rozwijającą się dzielnicą biurową w rejonie ul. Młyńskiej/Lublańskiej. Ponadto budowa linii tramwajowej będzie zachętą do zabudowy pld. pierzei ul. Andersa (oraz fragm. płn.) zabudową wielkomiejską zmieniającą charakter dzielnicy z sypialni na dzielnicę wielofunkcyjną. 7. budowę linii tramwajowej: Linia N-S — łącząca szeroko rozumiane Podgórze z płn. dzielnicami Krakowa. Proponowany przebieg linii — Pętla w Łagiewnikach-Tischnera (węzeł z SKA Bonarka)-Powstańców Śląskich-Nowohucka-Stelli Sawickiego-Wiślicka. UZASADNIENIE: Zarówno projekt Studium, jak i mpzp Czyżyny-Łęg i mpzp Stare Czyżyny przewidują intensywną zabudowę usługową oraz mieszkaniową. Konieczne jest zapewnienie sprawnego transportu zbiorowego w tym rejonie. Obecny projekt Studium nie przewiduje żadnej linii tramwajowej relacji N-S przecinającej Wisłę na wsch. od mostu Kotlarskiego. Jednocześnie projekt Studium przewiduje dalsze intensywne zainwestowanie wsch. cz. Krakowa po obu stronach Wisły. Linia poza skomunikowaniem opisanych obszarów stanie się również impulsem rozwojowym dla terenów położonych praktycznie w środku miasta. Umożliwi również przeniesienie ruchu z					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				rejonu centrum, tj. będzie obwodnicą starego Podgórza oraz ul. Dietla. 8. budowę linii tramwajowej pomiędzy al. JPII (na wysokości ul. Tomickiego) a ul. Nowohucką (na płn. od elektrociepłowni) – z możliwością dalszego przedłużenia do ul. Lema. UZASADNIENIE: mpzp Czyżyny-Łęg przewiduje intensywną zabudowę mieszkaniowo-biurową. Budowa nowej linii byłaby impulsem rozwojowym dla dzielnicy mającej mieć wielkomiejski charakter. Duża część planowanej zabudowy ulokowana jest w odległości od istniejącej sieci tramwajowej umożliwiającej wygodne dojście. 9. budowę linii tramwajowej w relacji Kapelanka-„Nowoobozowa”-„Nowobartla”-Bartla. UZASADNIENIE: Linia umożliwi dojazd do nowowyprowadzonych, dużych osiedli mieszkaniowych. W projekcie Studium przewidziano budowę metra, jednakże uwarunkowania ekonomiczne odkładają taką inwestycję na bliżej nieokreśloną przyszłość, natomiast budowa linii tramwajowej pozwala na rozwiązanie problemów komunikacyjnych w niedługim czasie. 10. budowę łącznika tramwajowego Bonarka-Wielicka w ciągu ul. Kamieńskiego. UZASADNIENIE: Linia pozwoli na skomunikowanie rejonu Prokocimia/Bieżanowa z liniami w ciągu ATW oraz ul. Piastowskiej. Dzięki budowie tej linii (oraz linii w stronę ATW oraz w ciągu ul. Tischnera) powstanie w oparciu o przystanek SKA Bonarka duże centrum komunikacyjne, w oparciu o które będzie można tworzyć na dawnych terenach przemysłowych dużą dzielnicę mieszkaniowo-usługową (rejon ul. Łagiewnickiej, Fredry, Puskarskiej). 11. budowę linii tramwajowej wzdłuż planowanej Trasy Wolbromskiej do granic z gminą Zielonki wraz z budową P+R. UZASADNIENIE: Wniosek ponowny. Brak zgłoszenia gminy Zielonki nie powinien wpływać na kształtowanie przestrzenne miasta Krakowa. Obecnie od strony płn. wjeżdża do miasta dużo samochodów negatywnie wpływając na standard życia mieszkańców. Wykorzystanie przez kierowców (mieszkańcy miejscowości na płn. od Krakowa oraz osoby przyjeżdżające Północną Obwodnicą Krakowa) P+R spowoduje ograniczenie ruchu w okolicy Prądnika Białego. Ponadto w przyszłości – jeżeli będzie taki wniosek gminy Zielonki – linia będzie mogła być rozbudowana na płn. 12. budowę P+R przy stacji SKA Złocień wraz z ewentualną dodatkową drogą dojazdową wzdłuż S7 od ul. Śliwiaka. UZASADNIENIE: W Studium zaplanowano budowę przystanku SKA Złocień oraz budowę przedłużenia ul. Agatowej do ul. Kokotowskiej. W okolicy planowanego przystanku na potrzeby parkingowe można wykorzystać tereny przyległe do torowiska nie nadające się do wykorzystania w innym celu. W Studium zaplanowano budowę P+R w ciągu ul. Botewa/Śliwiaka. Jednakże obecne potrzeby komunikacyjne powodują, iż będzie to linia budowana w dalszej kolejności. Natomiast już obecnie występują duże korki na wjeździe do Krakowa od strony drogi S7. Stworzenie P+R w rejonie przystanku Złocień, umożliwi wykorzystanie SKA do dojazdów do centrum					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				<i>przez osoby dojeżdżające od strony wschodniej bez obciążania systemu drogowego miasta Krakowa. Dojazd do centrum przy wykorzystaniu SKA będzie atrakcyjniejszy czasowo niż dojazd tramwajem. System SKA zostanie uruchomiony wcześniej niż zostanie zbudowana linia tramwajowa w ciągu ul. Botewa/Śliwiaka, a wykorzystanie go zmniejszy ilość samochodów wjeżdżających do centrum miasta. Budowa drogi wzdłuż S7 stworzy ponadto dodatkowy, alternatywny dojazd do os. Złocień. Ponadto budowa P+R w proponowanej lokalizacji byłaby możliwa jednocześnie z budową przystanku SKA Złocień przy wykorzystaniu środków zewnętrznych (a nie ze środków budżetu gminy).</i> 13. przedłużenie linii SKA na terenie Nowej Huty: od przystanku Nowa Huta do granic miasta (docelowa linia do Podłęża) wraz z wyznaczeniem przystanków SKA - Igołomska i Przylasek Rusiecki oraz utworzenie P+R Igołomska. Wniosek powtórny – pomimo uwzględnienia uwag, brak zmiany w projekcie Studium. UZASADNIENIE: <i>Osoby dojeżdżające do centrum od strony wsch. będą miały możliwość przesiadki na SKA i kontynuowanie podróży bez zwiększania ruchu w Krakowie. Linia umożliwi również skomunikowanie planowanych terenów rekreacyjnych w Przylasku Rusieckim. Poza terenem gminy Kraków możliwe będzie otwarcie przystanków na terenie Niepołomic. Co ułatwi dojazd do strefy ekonomicznej a mieszkańcom Niepołomic (i miejscowości ościennych) do Krakowa.</i> 14. rozszerzenie strefy uspokojonego ruchu i jej otoczenia. Strefą uspokojonego ruchu powinny zostać objęte wszystkie duże osiedla krakowskie, a nie tylko zabytkowe, historyczne centrum miasta. UZASADNIENIE: <i>Uspokojenie ruchu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenia prędkości samochodów – skutkiem czego będzie ograniczenie emisji spalin oraz hałasu. W ulice wewnątrz osiedlowe powinny służyć przede wszystkim pieszym. Służyć temu powinno uspokojenie ruchu i stopniowe rozszerzanie strefy płatnego parkowania. Działania takie przyczynią się do podniesienia atrakcyjności parków i dróg rowerowych) postępującemu i niekorzystnemu dla miasta zjawisku suburbanizacji. Celem proponowanych zmian jest stworzenie spójnego układu komunikacyjnego w mieście. Celem zmian powinno być poprawienie komunikacji dla mieszkańców miasta, a dla mieszkańców gmin ościennych stworzenie systemu P+R i zachęcanie ich (a wręcz zmuszanie) do niewjeżdżania do centrum miasta. Działania takie podniosą standard życia w mieście i zniechęcą do opuszczania i przenoszenia się na przedmieścia. Stworzą również warunki do zagospodarowania terenów obecnie niewykorzystywanych a znajdujących się w centralnych punktach miasta (np. rejon Bonarki, Łęg, Beszcz, Czyżyny). Pozwoli to na tworzenie miasta zwartego, a co za tym idzie, tańszego w zarządzaniu i utrzymaniu. Proponowane zmiany umożliwią dojazd komunikacją szynową (tramwaj lub SKA) do praktycznie wszystkich większych osiedli w Krakowie. Ponadto proponowany</i>			Ad 13. uwzględniona z zastrzeżeniem	Ad 14. nieuwzględniona z zastrzeżeniem	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				układ linii pozwoli lepiej wykorzystać zalety SKA poprzez stworzenie większej ilości, lepiej skomunikowanych punktów przesiadkowych. Układ linii powoduje również usunięcie części ruchu ze ścisłego, zabytkowego centrum miasta. Linie obwodowe umożliwiają dotarcie do celu podróży z pominięciem centrum. Doprowadzi to do zmniejszenia ruchu tramwajowego w centrum, co za tym idzie, do jego upłynnienia i wyeliminowania zatorów. Zniknie tym samym konieczność budowy drogich tuneli. 15. ochronę wysokiej zieleni separującej tereny Kombinatu w Nowej Hucie od okolicznych terenów – np. Branice, Ruszcza; ujęcie jako ZR lub ZU (w zależności od okoliczności) wszystkich terenów wokół Kombinatu aktualnie porośniętych lasem. UZASADNIENIE: W ciągu ostatnich lat na terenach po hutniczych na których zaprzestano działalności wyrósł las separujący zabudowę przemysłową Kombinatu od okolicznych wsi. Zapisy Studium przewidują zastąpienie lasu zabudową usługową. Przykłady: Rejon bocznic kolejowej wraz z Młynem żużla w Branicach – pas lasu o szerokości ok. 100m ciągnący się aż do ul. Szymańskiego. Rejon ul. Igołomskiej (okolice RR Donnelly Poland po północnej stronie) – obecnie cały teren pomiędzy RR Donnelly a bocznicą kolejową po stronie płn. porasta las. Studium przewiduje zastąpienie lasów terenami usługowymi. Praktycznie całą płn. część ul. Igołomskiej porastają drzewa tworzące naturalną barierę oddzielającą dzielnicę przemysłową od mieszkaniowej – Studium powinno utrzymać taki stan rzeczy. 16. ochronę użytków rolnych na glebach o najwyższych klasach bonitacyjnych (czarne ziemie) poprzez zachowanie rolniczego przeznaczenia gruntów oraz zakaz lokowania na gruntach I klasy bonitacyjnej nowej zabudowy usługowej (dopuszczenie zabudowy jednorodzinnej niskiej intensywności). UZASADNIENIE: W Krakowie jest bardzo mało terenów o wysokiej klasie bonitacyjnej. Zasadna jest ochrona tego typu gruntów i wykorzystywanie ich na intensywną działalność rolniczą (szklarnie, uprawa warzyw, szkółkarstwo). Nowe inwestycje usługowe powinny być lokowane na terenach zdegradowanych, a dopiero po ich zagospodarowaniu – na pozostałych. 17. Jednostka urb. 13 – zezwolenie na budowę budynków do 50m w kwartale ul. Gromadzka, ul. Kuklińskiego, ul. Saska. UZASADNIENIE: Obecne inwestycje komunikacyjne KST, SKA doprowadzą do powstania bardzo dobrej komunikacji publicznej w tym rejonie. Rejonie położonym relatywnie blisko centrum, jednocześnie poza chronionymi obszarami i osiami widokowymi. W związku z powyższym zasadne jest ulokowanie nowej, dużej dzielnicy biurowej w miejscu nie wymagającym dużych inwestycji gminnych. 18. Jednostka urb. 46 – dopuszczenie zabudowy mieszkaniowo-usługowej wzdłuż ul. Andersa. Uznanie ul. Andersa za główny ciąg komercyjny. UZASADNIENIE: Wprowadzenie zabudowy usługowej (biurowej) przyczyni się do przekształcenia osiedla-sypialni w wielofunkcyjną dzielnicę.			Ad 15, 16, 17. nieuwzględniona		
							Ad 18. uwzględniona częściowo z zastrzeżeniem		
6.	547	24.04.2014	[...]*	Wnosi następujące uwagi: 1. Brak ustaleń przewidywanego rozwoju sieci osadniczej	obszar całego miasta	rozmiary i struktura		nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Przypisy – pozycja 547

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				w kraju i regionie. Oficjalne badania demograficzne wskazują, że całe województwo małopolskie może uzyskać do 2035 r. przyrost zaludnienia o 18.600 mieszkańców, wobec spadku ludności województwa śląskiego o 583.000. Liczby powyższe wskazują na możliwości poważnych przemieszczeń w lokalizacjach miejsc zatrudnienia na kierunku Kraków – Katowice. Wg demograficznych założeń samo miasto Kraków (w granicach administracyjnych) oczekuje przyrost o 12.035 osób, tj. z obecnej liczby 675,6 tys. Do 769 tys. przyrost zaludnienia Małopolski poza Krakowem wyniósłby ok. 5.500 osób. Wobec wysokiej atrakcyjności całego regionu, jak również oczekiwanej wysokiej sprawności komunikacji regionalnej przyjęte w Studium wielkości zdają się nierealne. Wg badań demograficznych prof. Józefa Pociechy (Krakowska Gazeta z 28.03.2014) dla powiatów Małopolski na lata 2010-2020 różnice w zaludnieniu są bardziej dramatyczne. W 2030 r. Kraków ma liczyć 671 tys. mieszkańców, tj. 90 tys. mniej niż obecnie. Powyższe badania dają zasadnicze wątpliwości w odniesieniu do przyjętej w Studium wielkości miasta, a zarazem racjonalności przekształceń jego struktury. 2. Struktura przestrzenna miasta: a) podstawowym założeniem polityki przestrzennej miasta jest utrzymanie zasięgu terenów intensywnego użytkowania miejskiego w istniejących granicach oraz intensyfikacji zabudowy w zasięgu istniejących linii komunikacji szynowej, b) koncepcja założeń w kilku istotnych punktach przeczy przyjętej polityce, c) poza istniejącym Centrum zakłada się 3 obszary rozwojowe – Balice, Płaszów, Nowa Huta 2, d) program rozwoju w rejonie Lotniska Balice nie budzi zastrzeżeń. Nowe centrum w rejonie Płaszów – Prokocim w oparciu o stację Kraków Płaszów wydaje się uzasadnione jako obszar rezerwowowy. Uzupełnienia istniejącej zabudowy powinny się skupić bliżej przystanków kolei i tramwaju, zwłaszcza kosztem nieracjonalnych terenów przemysłowych wzdłuż nowej linii tramwajowej do Małego Płaszowa, e) zasadnicze zastrzeżenia budzi program wielofunkcyjnego obszaru Nowej Huty na wschód od istniejącej. Komunikacyjne podłoże proponowanej jednostki, na terenach wymagających wstępnego wyposażenia w infrastrukturę miejską, kosztem kilku miliardów złotych jest nieuzasadnione. Argumenty tej wątpliwości szeroko omówiły artykuły w prasie codziennej, f) wykorzystanie terenów uzbrojonych zbędnych dla Huty Mittal dla przemysłu o niskiej intensywności zatrudnienia jest racjonalne w części najbliższej do istniejącej dzielnicy Nowa Huta. 3. Przemysł W żadnym przypadku nie wolno lokalizować na terenie Nowa Huta 2 obiektów naukowo-badawczych i przemysłu „high-tech” o znacznym zatrudnieniu.		przestrzenna			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Obiekty tego typu wymagają sytuacji o najwyższej dostępności, a więc w sąsiedztwie głównego węzła komunikacji pasażerskiej. Optymalnymi są tereny obecnego Dworca Towarowego. Na tereny nieczynnej stacji Nowa Huta jest uzasadnione jedynie istniejącym zainwestowaniem, jak również koniecznością uzyskania cennych terenów dla lokalizacji innych inwestycji w sąsiedztwie węzłów komunikacyjnych. Obiekty przemysłowe o większym zatrudnieniu, dla mieszkańców „Starej” Nowej Huty, mogą być lokalizowane na dostępnych jeszcze terenach dzielnicy Mistrzejowice, bliżej przystanka PKP Batowice. Warto także zintensyfikować wykorzystanie terenów wzdłuż Al. Bora Komorowskiego. 4. Usługi ogólnomiejskie i ponadregionalne a) zasadnicza część usług oświaty wyższej istnieje na terenach o doskonałej dostępności, w tym w obiektach powojaskowych. Jedynym oczywistym błędem lokalizacyjnym jest tzw. Kampus UJ na Osiedlu Europejskim, w rejonie ul. Czerwone Maki. Wprawdzie Kampus (o wyraźnie przerośniętym programie) udostępnia nowa linia tramwajowa, ale peryferyjne położenie wymaga dużych strat czasu na dojazd, b) stan zrealizowany Kampusu wymaga nowych inwestycji dla racjonalnego wykorzystania zrealizowanej infrastruktury, c) istniejący program ogólnomiejskich obiektów kultury (w tym będących w realizacji) wydaje się całkowicie wystarczający i dalsze propozycje wymagają głębszej analizy kosztów budowy i utrzymania. 5. Zieleń miejska a) konieczne jest restrykcyjne utrzymanie istniejących terenów zieleni publicznej oraz prywatnej i zakaz ich zabudowy. Terenem niedostatecznie ochranianym w koncepcji i Studium jest pasmo zieleni wzdłuż planowanego i skutecznie dotąd ochranianego tzw. kanału Ulgi. Wprawdzie kanał jest zbędny dla żeglugi Górnej Wisły, ale istotna dla wentylacji miasta jest ochrona tego pasma przed zabudową, niezależnie od tego czy kanał powstanie, b) bardzo cenną koncepcją Studium jest utworzenie kompleksu terenów wypoczynkowych w oparciu o wody termiczne stawów Wola Rusiecka. Z uwagi na sezonowe wykorzystanie ewentualnych obiektów planowanego Parku Wypoczynkowego nie wymaga on dostępu komunikacją szynową.					
7.	1078	29.04.2014	[...]*	Wnosi o: 1. TOM 3A, str. 10, W – Wody powierzchniowe śródlądowe wykreślenie: Funkcja podstawowa - Tereny wód powierzchniowych śródlądowych obejmujące m. in. rzeki, potoki, wydzielone rowy, strumienie, stawy, jeziora, inne zbiorniki naturalne i sztuczne, wraz obudową biologiczną. Funkcja dopuszczalna - Groble, urządzenia hydrotechniczne, pomosty, urządzenia i obiekty przeciwpowodziowe i urządzenia przeznaczone dla sportów	obszar całego miasta	Jednostka 4		niewwzględniona	Przypisy – pozycja 1078

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				wodnych. i zastąpienie tego fragmentu następującą treścią: Funkcja podstawowa - Tereny wód powierzchniowych śródlądowych obejmujące m. in. rzeki, potoki, wydzielone rowy, strumienie, stawy, jeziora, inne zbiorniki naturalne i sztuczne, wraz obudową biologiczną i stanowiące drogę wodną dla poszczególnych obiektów pływających. Funkcja dopuszczalna - Groble, urządzenia hydrotechniczne, pomosty, urządzenia i obiekty przeciwpowodziowe i urządzenia przeznaczone dla sportów wodnych oraz obiekty pływające zgodnie ze swoim przeznaczeniem. 2. TOM 3B, str. 31-36, Strukturalna jednostka urbanistyczna nr 4 <u>Kierunki zmian w strukturze przestrzennej</u> 1) wykreślenie 7go pkt tj: <i>Ochrona otwartej przestrzeni doliny Wisły jako przestrzeni publicznej o najwyższych walorach historycznych, kulturowych i krajobrazowych przed zainwestowaniem obiektami kubaturowymi naziemnymi i nawodnymi;</i> i zastąpienie go następującą treścią: Ochrona otwartej przestrzeni doliny Wisły jako przestrzeni publicznej o najwyższych walorach historycznych, kulturowych i krajobrazowych przed zainwestowaniem obiektami kubaturowymi naziemnymi i nawodnymi, z wyjątkiem co do istniejącego obiektu Plaża Kraków wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną oraz wszystkimi obiektami pływającymi wraz z infrastrukturą techniczną obecnie stacjonującymi w strukturze jednostki urbanistycznej; 2) wykreślenie 9go pkt tj.: <i>Istniejące obiekty i urządzenia sportowe m.in. klubu „KS Nadwiślan” do utrzymania i rozwoju jako obiekty usług sportu i rekreacji komponowanych z zielenią urządzoną;</i> i zastąpienie go następującą treścią: Istniejące obiekty i urządzenia tak jak: Obiekt Plaża Kraków wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną oraz wszystkimi obiektami pływającymi wraz z infrastrukturą techniczną obecnie stacjonującymi w strukturze jednostki urbanistycznej oraz klubem „KS Nadwiślan” do utrzymania i rozwoju jako obiekty usług sportu i rekreacji komponowanych z zielenią urządzoną; <u>Standardy przestrzenne</u> 3) wykreślenie 8go pkt tj: <i>Powierzchnia biologicznie czynna dla terenów zieleni urządzonej (ZU) min. 80%;</i> i zastąpienie go następującą treścią: Powierzchnia biologicznie czynna dla terenów zieleni urządzonej (ZU), z wyjątkiem obiektów wymienionych w kierunkach zmian w strukturze przestrzennej, min. 80%; 4) wykreślenie 9go pkt tj: <i>W przypadku rezygnacji z realizacji Kanału Krakowskiego powierzchnia biologicznie czynna dla terenów zieleni urządzonej (ZU) min. 60%;</i> i zastąpienie go następującą treścią: W przypadku rezygnacji z realizacji Kanału Krakowskiego					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				powierzchnia biologicznie czynna dla terenów zieleni urządzonej (ZU), z wyjątkiem obiektów wymienionych w kierunkach zmian w strukturze przestrzennej, min. 60%; <u>wskaźniki zabudowy</u> 5) dodanie pkt o następującej treści: Dla pozostałych terenów wysokość obiektami kubaturowymi naziemnymi i nawodnymi tak jak dotychczas. <u>środowisko kulturowe</u> 6) wykreślenie 8go pkt tj: <i>Wyposażenie przestrzeni - w tym bulwarów oraz lustra wody - obiektami zharmonizowanymi z otoczeniem, przy zastosowaniu form o wysokich walorach estetycznych, z użyciem wysokiej jakości materiałów (dotyczy również małej architektury oraz wyposażenia tymczasowego, związanego z imprezami masowymi), a także nieprzesłaniania przez te obiekty istniejących widoków na zabytki oraz na dolinę rzeczną;</i> i zastąpienie go następującą treścią: Wyposażenie przestrzeni - w tym bulwarów oraz lustra wody – obiektami, które tak jak obiekty obecnie istniejące, są zharmonizowane z otoczeniem, przy zastosowaniu form o wysokich walorach estetycznych, z użyciem wysokiej jakości materiałów (dotyczy również małej architektury oraz wyposażenia tymczasowego, związanego z imprezami masowymi), a także nieprzesłaniania przez te nowo wybudowane obiekty istniejących widoków na zabytki oraz na dolinę rzeczną; <u>komunikacja</u> 7) dodanie pkt o następującej treści: Drogi wodne: do przeznaczenia dla jednostek pływających. 8) wykreślenie 4go pkt tj: <i>Stanowiska cumowania transportu wodnego.</i> i zastąpienie go następującą treścią: Stanowiska cumowania dla poszczególnych jednostek pływających zgodnie ze swoim przeznaczeniem. <u>dopuszczalne zmiany parametrów w planach miejscowych</u> 9) wykreślenie 1go pkt tj: <i>Dopuszcza się w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego zmianę ustalonej w studium wysokości zabudowy maksymalnie o 20%, jeżeli konieczność zmiany wysokości wynika z uwarunkowań historycznych, uwzględnienia osi widokowych na najważniejsze dominanty Starego Miasta, bądź konieczności zachowania ładu przestrzennego poprzez nawiązanie do istniejącej w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy;</i> Wszystkie wnioskowane uwagi powinny być uwzględnione nie tylko z uwagi na to że tereny W i ZU same pokrywają ponad 83% bilansu terenu objętego jednostką 4 o łącznej pow. 146,95ha, a co za tym idzie są przedmiotem szczególnego zainteresowania stowarzyszenia, ale również z uwagi na postulaty zawarte w poszczególnych częściach studium: Syntezie, Tomie I i II Zdaniem Stowarzyszenia brak uwzględnienia uwag mógłby spowodować nieodwracalne skutki w postaci zniknięcia					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				licznych obiektów, które już zagospodarowują przedmiotowe tereny.					
8.	1419	30.04.2014	[...]*	Składający uwagę uważa, że miasto Kraków ma warunki by być miejscem przyjaznym i wygodnym dla mieszkańców. Niestety panujący chaos, bałagan, prowizorka lub improwizacja utrudniają życie mieszkańcom i jest okazja by to poprawić. Pierwszym powodem takiego stanu rzeczy jest brak jednego właściwego gospodarza miasta, który by ukrócił samowolę takich przedsiębiorstw jak PKP czy GDDKiA, które chcą realizować swoje plany bez liczenia się z interesem miasta i mieszkańców. Składający ucieszył się, kiedy Z-ca Prezydenta Miasta p. E. Koterba ogłosiła, że w Studium nie będzie rozbudowy Krakowa, lecz przebudowa w granicach miasta. Niestety stało się inaczej i efektem Studium Kraków ma mieć 1,2 mln. mieszkańców na co poświęcili swoją pracę zbyt wysocy specjaliści różnych dziedzin dla których modernizacja jakiegoś np. skrzyżowania jest poniżej ich aspiracji i dlatego są nowe osiedla czy budowle. Historyczna stolica Polski winna zachować swoje historyczne znaczenie bez rozbudowy powyżej 800 tys. stałych mieszkańców, gdyż po przekroczeniu tej ilości zaczną się wszystkie kłopoty z mediami dla których trzeba będzie budować nowe kosztowne i kłopotliwe magistrale. Obecnie jest szansa, aby znacznie poprawić życie mieszkańców miasta, gdyż z okazji Światowych Dni Młodzieży w roku 2016 w Krakowie jest możliwość uzyskania funduszy, których stale brakuje Krakowowi, gdyż są obietnice rządu pomocy dla ŚDM w Krakowie. Należy odejść od metropolitalnej roli miasta i zająć się nieco przyziemnymi tematami, które dla wysokich speców w Studium są poniżej ich wiedzy i aspiracji. Są to następujące sprawy na dziś i na stałe. 1. uzupełnić sieć tramwajową o obrzebne tereny, gdyż Kraków postawił na zbiorową komunikację tramwajową, gdyż metro w Krakowie nie ma żadnego poza snobizmem uzasadnienia, co podkreślili fachowcy komunikacji i ja. Należy jednak usunąć linie tramwajowe ze ścisłego Śródmieścia, co proponuję na załączonym planie. Śródmieście winno obsługiwać tylko autobusy elektryczne lub hybrydowe. 2. zdecydowanie należy usunąć linię tramwajową z ul. Dominikańskiej i Franciszkańskiej, gdyż skrajnia na styku z kościołem Dominikanów 0,6m nie odpowiada warunkom bezpieczeństwa oraz uniemożliwia zorganizowanie ogrodów wotykańskich przed Kurią w/g szkicu. Linia może być poprowadzona od Filharmonii ul. Straszewskiego i tunelem pod ul. Podwale do ul. Gertrudy i Stradom. 3. należy dokończyć przejście podziemne koło dworca wykonując brakujące wyjście na ul. Basztową i Pawią (w kierunku hotelu Polonia) 4. udrożnić przejazd pod wiaduktem w ul. Lubicz przez przesunięcie muru oporowego od strony pld. o 3,5 m. 5. zlikwidować rozcinające miasto torowisko od ul. Lubicz do Płaszowa, a dworzec główny winien być jako docelowy; pociągi przejeżdżające przez Kraków winny mieć przystanek na Olszy. Przez to zmniejszy się ruch samochodowy przy dworcu i uzyska się drogę szybkiego ruchu samochodowego po dawnym torowisku PKP	obszar całego miasta	cały zakres		niewzględniona z zastrzeżeniem	Przypisy – pozycja 1419

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				6. nieprzyjazne dla pasażerów rondo Mogiłskie może być usprawnione przez zabudowanie ronda platformą w/g konkursowego rozwiązania z r. 2007. Wówczas ruch będzie się odbywał tylko góra-dół, a nie bieganie do przystanków autobusowych na obrzeżach ronda, gdyż wszystkie przystanki autobusowe będą ulokowane na tej platformie, która równi uchroni rondo od deszczów w rodzaju oberwania chmury. 7. przepustowość, bezpieczeństwo i ułatwienia dla pasażerów na rondzie Grzegórzkim można uzyskać poprzez przywrócenie dawnego przystanku przed rondem na ul. Grzegórzeckiej (naprzeciw MOPS) i likwidując przystanki na al. Pokoju i Powstania Warszawskiego zmieniając kierunek tramwaju nr 14 od ronda w Czyżynach przez ul. Mogiłską a nie slalomem przez Grzegórzki a linia nr 9 przez al. Pokoju. 8. ułatwić dla ŚDM dojazd do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Łagiewnikach przez budowę estakady nad rondem Mateczny. 9. dla rozradowania ruchu w Nowej Hucie należy wybudować estakadę nad Rondem Dywizjonu 308 w kierunku ul. Nowohuckiej. 10. należy wybudować tunel pod ul. Starowiślną w kierunku ul. Podgórskiej dla usprawnienia ruchu. 11. należy wybudować pięciokierunkowy tunel przy poczcie głównej dla pieszych, co zasadniczo poprawi szybkość przejazdu w tym miejscu. Kraków nie miał i nie ma decydentów odważnych i chętnych do przeprowadzenia dużych przemian jak to np. zrobiły Katowice, kiedy w roku 1960 dla poprawy obsługi przy dworcu wyburzono całą pierzeję ul. Młyńskiej, a obecnie już przygotowują budowę w Śródmieściu dzielnicę studencką dla której wykwaterowano już ponad 500 osób i wyburzono 25 kamienic, natomiast w Krakowie przed 25 kątą ustalono że należy poszerzyć ul. Grzegórzecką, aby nie tworzyło się tzw. wąskie gardło komunikacyjne i przesunięcie pierzei południowej o ok. 20 m. rozpoczęto już taką operacją i bank Handlowy (Grzegórzecka 21) został już odsunięty jak i apartamentowiec. Niestety architekci nie zabezpieczyli tej sprawy przez miejscowy plan zagospodarowania terenu w/g tzw. nowej linii podziału i kiedy skończył się poprzedni plan Krakowa to przehandlowali poprzez fałszywe WZiZT i wydali pozwolenie na dom w/g starej linii podziału, co uniemożliwi na co najmniej 100 lat poszerzenie ul. Grzegórzeckiej. Składający uwagę odnośnie Nowej Huty przyszłości w/k koncepcji miasta na razie się nie wypowiada, dopóki nie zostanie bliżej określone działanie nowej spółki, którą chce zorganizować huta AcelorMittal z miastem i województwem, gdyż szykuje się ogromny przekręt, gdyż huta dostała te tereny na swoją działalność podstawową hutniczą i kiedy te tereny stały się jej nie potrzebne to winna zwrócić a nie prywatyzować (z zagranicznym właścicielem) bez obowiązku przywrócenia do stanu pierwotnego, ale i bez rekompensaty za infrastrukturę terenu oddawanego właścicielowi, czyli skarbowi. O tych terenach mógłbym wiele powiedzieć, gdyż to są doskonałe tereny na działalność lekkiego przemysłu (bez pieców i kominów) gdyż byłem pierwszym kierownikiem i					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				uruchomiłem 15.12.1951 roku pierwszą produkcję w Hucie, a następnie jako starszy mechanik zajmowałem się terenami które obecnie muszą wrócić do miasta, gdyż uruchomione na niej firmy dadzą wiele miejsc pracy tak poszukiwanych szczególnie w Nowej Hucie. W Nowej Hucie w/g koncepcji miasta to mogą być np. stadion Rugby czy pola golfowe, a nie miejsce stałego zamieszkania z uwagi na zachodnie wiatry z kierunku spalarni śmieci przy ul. Giedroycia. Załączona propozycja linii tramwajowych do roku 2020 winna być do 2050 r. zastąpiona autobusami z napędem elektrycznym – wymieniono 11 połączeń oraz podano torowiska do wyeliminowania. Metro w Krakowie nie ma żadnego uzasadnienia ani technicznego ani ekonomicznego, gdyż wybudowanie osiedli mieszkaniowych (sypialni) nie wytworzyło kierunku przejazdu, który dawałby min. 60 tys. pasażerów w ciągu doby. O braku uzasadnienia dla metra w Krakowie negatywnie wypowiadali się branżowi specjaliści. Uważam, że metro to nie potrzeba komunikacyjna, lecz zwyczajny snobizm krakowian, aby się chwalili metrem.					
9.	1773	30.04.2014	[...]*	Wnosi uwagę o następującej treści: Bardzo potrzebna i pożyteczna jest taka akcja aktywistów miejskich. Uczestniczę w niej drugi raz, by nasze miasto było piękne, przyjazne i kojarzyło się z wielowiekowymi tradycjami. Tak jak inne słynne miasta na świecie. Niestety tak nie jest! Zeszłoroczna Akcja przyniosła nawet odwrotne skutki. Najbardziej widocznym efektem tej Akcji - to potworny niedowład i indolencja władz miasta. W ostatnim czasie „modna stała się walka o czyste powietrze” dla Krakowa. Celebryci z Ratusza prześcigają się w wymyślaniu przyczyn takiego stanu. Mówią jak ciężko nad tym pracuje! Aa tym czasem? Sami przyczyniają się do pogarszania warunków zanieczyszczania. Przykłady?! W projekcie Biura Planowania Przestrzennego UMK z 2009 r., zadbano, aby piękny teren - obr. 29 Krowodrza, znajdujący się w korytarzu przewietrzania miasta Krakowa, charakteryzujący się wysokimi walorami widokowymi i rekreacyjnymi dla mieszkańców miasta, był wyłączony spod zabudowy wysokiej. Z przeznaczeniem na budowę domków jednorodzinnych. Jak deweloperowi udało się uzyskać pozwolenie na budowę szeregowców - trudno dociec. Prób było kilka, w końcu kancelaria prezydencka podpisała zgodę. Będzie to skuteczna ściana zaporowa dla przepływających tędy prądów powietrznych. Rozpoczęta budowa ma bardzo solidne fundamenty żelbetowe! (zał. 1) Tragiczna jest świadomość, że Kraków - pełen wielowiekowych zabytków - przechodzi w ręce deweloperów. Deweloperom zabytki przeszkadzają w realizacji prywatnych interesów. Innych nic nie obchodzą. Stosunek ten widoczny jest w pobliżu Wawelu. Ta, usytuowana najwyżej w Krakowie, budowla, niedługo zniknie z horyzontu zabudowana. wielkogabarytowymi obiektami, tak od strony ul. J. Dietla jak i M. Konopnickiej. Jak tłumaczy prof. Janusz Miczyński z Uniwersytetu Rolniczego - „Tereny kluczowe dla przewietrzania miasta	obszar całego miasta	cały zakres		niewwzględniona z zastrzeżeniem	Przypisy – pozycja 1773

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				należy chronić przed wysoką i wielkogabarytową zabudową, która zmniejszając prędkość wiatru, ogranicza wymianę powietrza”. (Dz. Pol.24.PL) Sprywatyzowane, stare kamienice, stoją jak puste skorupy, wyczekując na swą śmierć techniczną, lub wyremontowane - czekają na lepsze czasy. Zaszczurzone, zionące stęchłym, piwnicznym powietrzem. Buduje się coraz więcej. Na małych powierzchniach powstaje studnie o podwórcach 5x10 m, z zacienionymi oknami przez sąsiednie budynki, bez możliwości przewietrzania. To ciężkie, wilgotne, duszne powietrze przemieszcza się złowrogo wśród innych budowli - również zabytkowych - powodując obrzydliwe wykwity czarnej pleśni i zielonych glonów na ścianach i dachach. Po ulicach snują się przygnębieni, apatyczni, kaszlący i spluwający na psie kupy - ludzie, mieszkańcy Krakowa. Do tego dodać jeszcze trzeba turystów, nieokielzanych awanturników z ich samochodami. To co pani Prezydent Elżbieta Koterba nazywa „Potrzebą rozwoju miasta”, jest lekceważącym stosunkiem do unikatowych zabytków. Jest świadomym unicestwianiem jego wielowiekowej architektury i detali architektonicznych. Odwołam się do najświeższych przykładów. Budowla przy ul. J. Dietla - obok kościoła Garnizonowego, hotel, czy Artigraph - jego unikatowej w skali światowej, zabudowy przemysłowej, zachowanej do dziś, przy ul. Prądnickiej. Cisną się na usta pytania: - - Jak to się dzieje, że deweloperzy tak łatwo zdobywają to co chcą? - Jak to możliwe, że przy tak dalece rozbudowanej machinie urzędników państwowych, różnych instancji giną księgi wieczyste, znajduje się właściciele działek, które mają właścicieli? - Co powoduje, że ludzie odpowiedzialni za ochronę dóbr miasta, ochronę przyrody, ochronę zabytków, dają się tak łatwo przekonać do czynienia gwałtu na dobrach naturalnych i społecznych miasta? Kraków położony w dolinie rzeki Wisły, Rudawy i Wilgi, wymaga „INTENSYWNEGO PRZEWIETRZANIA” i zabezpieczenia przed powodziąmi. Nieodpowiedzialne decyzje władz miasta w sprawach brutalnej ingerencji w prawa przyrody, spotkają się z odzewem przyrody w przyszłości!					
10.	1891	05.05.2014	[...]*	Wnosi o: Dopisanie w Tomie IIIA (III.1.2) zasad stosowania wskaźników ilości miejsc postojowych na jedno mieszkanie dla nowopowstałych obiektów na obszarach jednostek urbanistycznych, w tym w szczególności dla jednostek oznaczonych nr 1,2,3 (zwarta zabudowa śródmiejska - UM). Wskaźnik powinien wynosić nie mniej niż 1 miejsce postojowe dla jednego mieszkania dla jednostek urbanistycznych oznaczonych numerami 4-63, dla jednostek oznaczonych numerami 1,2,3 wskaźnik ten powinien wynosić 2 miejsca postojowe na jedno mieszkanie dla nowopowstałych obiektów. Uzasadnienie: Wpisanie wskaźników miejsc postojowych byłoby odpowiedzią na problemy opisane w dokumencie Tom I Uwarunkowania (str. 194 pkt. 10.8 Parkowanie pojazdów). Wskaźnik ilości miejsc postojowych na jedno mieszkanie jest oprócz wskaźnika wysokości zabudowy	obszar całego miasta	parkingi		niewwzględniona z zastrzeżeniem	Przypisy – pozycja 1891

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				oraz wskaźnika powierzchni terenu biologicznie czynnego jednym z kluczowych warunków wpływających na jakość zabudowy. W obecnie obowiązującym studium wskaźniki miejsc postojowych nie są wskazane. Występujące w planach zagospodarowania przestrzennego wskaźniki są zaniżone i nie są adekwatne do rzeczywistych warunków mając w ten sposób na względzie bardziej interes inwestora niż interes użytkowników poszczególnych obszarów i dzielnic. W szczególności dotyczy to terenów obejmujących zwartą zabudowę śródmiejską np. w dzielnicy Kazimierz i Stradom ceny nieruchomości należą do jednych z najwyższych w mieście, dlatego należy założyć, że zamożni nabywcy nieruchomości mieszkaniowych dysponują co najmniej dwoma samochodami na jedno gospodarstwo. Z uwagi na charakter zabudowy nie ma możliwości zabezpieczenia takich miejsc postojowych dla nowo powstałych obiektów na zewnątrz budynku lub w jego najbliższej okolicy.					
11.	1987	30.04.2014	[...]*	Wnosi o: Uwzględnienie zapisu w projekcie zmiany Studium sadzenia zieleni towarzyszącej wysokiej wzdłuż intensywnie użytkowanych, nowo budowanych oraz modernizowanych dróg. Zieleń taka ma pełnić funkcję krajobrazową, izolującą od hałasu, filtrującą pyły oraz podnoszącą jakość przestrzeni nowoprojektowanych ciągów komunikacyjnych w Krakowie. Jako przykłady podaje: ul. Lema, ul. Armii Krajowej, ul. Balicka, ul. Bronowicka (od pętli tramwajowej Bronowice do WKS Wawel), Aleje Trzech Wieszców.	obszar całego miasta	cały zakres	uwzględniona z zastrzeżeniem		Przypisy – pozycja 1987
12.	2062	05.05.2014	[...]*	Wnosi o: 1. Dokonanie analizy kolorystyczno-materiałowej miasta - np. korzystając ze zdjęć lotniczych, paralotniarskich czy street view i z pomocą studentów na zajęciach bądź praktykach, sporządzić kolorystyczno-materiałową mapę miasta na podstawie której poszczególnym jednostkom urbanistycznym podzielonym na enklawy, studium narzucałoby obowiązującą kolorystykę elewacji i dachów, opracowany sztywny układ kalenic a także charakter małej architektury i formy reklamy (zał. nr 1, Praga, Paryż, Manchester) - <u>przykład</u> : w jak najszerszym otoczeniu Centrum Jana Pawła II dla nowo powstającej oraz remontowanej zabudowy nakazać stosowanie na elewacji cegły licowej bądź imitacji w połączeniu z piaskowcem bądź tynkiem w odcieniu nawiązującym do estetyki centrum, z wyłączeniem innych materiałów. - <u>dla Starego Miasta</u> wzorcem Sukiennice i przepiękna Wieża Ratuszowa czyli na elewacji cegła+jasny piaskowiec, tynk, elementy kute. W ściśle rozgraniczonej, innej enklawie niech będzie przewaga cegły - <u>Zabłocie, nowe nabrzeże Wisły</u> to klinkier+szkło+stal (budynki politechniki, Frycza czy Manchester UK. - <u>Nowa Huta</u> to jasny tynk+piaskowiec z jednolitym w całej enklawie kolorem/pokryciem dachu. - <u>nowe osiedla</u> : obligatoryjnie w obrębie całej enklawy jednolity kolor dachu (np. czerwony) i tynku (żółty), jednolity kierunek kalenicy i nachylenia dachu bez tolerancji. W jednostkach na obrzeżach obowiązek uzupełnienia elewacji elementami drewnianymi	obszar całego miasta	cały zakres Jednostka 53		Ad 1, 2, 3, 4. ---	Przypisy – pozycja 2062

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
				brązowymi. W innej enklawie dachy np. czarne lub brązowe i tynk biały a na obrzeżach uzupełnione obowiązkowo okładziną drewnianą lub drewnopodobną w kolorze złoty dąb (przyjazne i ładne!) - <u>zabudowa uzupełniająca</u>: obowiązujące dla całego miasta zachowanie kierunku kalenicy oraz rodzaju, nachylenia i koloru dachu z sąsiedniego budynku (czego niestety nie zrobiły chyba ostatnio Siostry w Łagiewnikach i efekt jest koszmarny). 2. zakazanie, wież i baszt, trójkątów i łuków, zadaszeń, nadbudówek, i innych elementów będących uosobieniem złego smaku (koszmarek: hotel Ruczaj) 3. narzucenie prostoty dla projektowanych brył i ograniczenie możliwości eksponowania indywidualizmu projektantów w odniesieniu do projektowania w historycznej tkance miejskiej a także poza nią. 4. narzucenie w studium (planach) najprostszy sposób porządkowania istniejącej przestrzeni poprzez przyjęcie jednolitej wąsko określonej kolorystyki dachów i tynków (unikać sformułowań wyliczających czerwona, brązowe oraz ciemna bo to już robi bałagan) + wytyczyć ciągi piesze pomiędzy granicami własności np. osiedli To ważne, aby te wytyczne znalazły się w studium gdyż jest ono biblią dla powstających potem planów miejscowych. do jedn. 53: 5. dokonanie wizji lokalnej we wschodniej części Jedn. Urb. 53 koniecznie w słoneczny, ciepły dzień, aby zrozumieć przyczynę naszych wniosków: składowisko Barycz oraz zlokalizowana w 2005 r kompostownia to uciążliwość dla mieszkańców tak ogromna że wyczerpuje na zawsze możliwości lokalizowania jakichkolwiek dodatkowych usług związanych z gospodarowaniem odpadami na tym terenie. Sprawa ta- pomimo zapewnień kolejnych władz-powraca od 20 lat. Zamiast tego w 2012 uchwalony został na Sejmiku status Instalacji jako regionalnej odbierającej śmieci z kilkunastu gmin. My mieszkańcy domagamy się wywiązania z umowy o zamknięciu wysypiska i ostatecznego uregulowania tej sprawy w niniejszym studium. 6. bezwzględną zmianę przeznaczenia terenów na północ od ul. Krzemienieckiej przewidującej lokalizację usług związanych z gospodarowaniem odpadami na zieleni izolującą osiedla mieszkaniowe od uciążliwości Baryczy i kompostowni oraz realizację propozycji mieszkańców zgodnie z obietnicami złożonymi przez p. Prezydenta podczas protestów w/s lokalizacji spalarni zwłok zwierzęcych w 2012 roku tj. zapisanie w studium lokalizacji parku i zieleni. 7. włączenie stawu „Szlachetnego” w pas ochronny zieleni i objęcie go wraz z terenami przyległymi należytą opieką i ochroną mającą na celu przywróceniem go jako miejsce rekreacji i wypoczynku mieszkańców. Tereny te są też terenem siedlisk bobrów i cennych roślin (wg zał. 2: dokumentacja fotograficzna w załączniku do uwag i wniosków do planu „Kosocice” złożonych w dniu 04.09.2013, w tym CD). 8. zaprzestanie wprowadzania do studiów a w konsekwencji						Ad 5, 6, 7, 8, 9, 10. nieuwzględniona z zastrzeżeniem	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				do planów miejscowych rozbudowy, poszerzania lub lokalizowania na nowo usług związanych z gospodarowaniem odpadami w JU 53. Działania te naruszają wiele aktów prawnych w tym międzynarodowych oraz Konstytucję RP. 9. kompleksowe ROZWIĄZANIE problemu gospodarowania odpadami w Krakowie - poprzez precyzyjne wskazanie w studium lokalizacji uciążliwych usług zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, czyli poza jedn. 53, (ze względu na olbrzymie zatrucie terenu i sprzeczność z ustawą o ochronie środowiska). 10. uwzględnienie w studium, że wschodnia część JU 53 leży pomiędzy wartościowymi kulturowo i uzdrowiskowo Wieliczką i Swoszowicami i sama będąc istotnym walorem kulturowym i krajobrazowym i nie może być śmietniskiem dla całego regionu. Szczegóły w w/w opracowaniu złożonym do planu miejscowego Kosocic (wg zał. 2) 11. zobligowanie odpowiednich służb do dokonywania na bieżąco kontroli kompostowni i wskazanie dlaczego jest tak uciążliwa: jeżeli żadne wskaźniki nie są przekraczane osoby odpowiedzialne za wybór tej uciążliwej technologii należy zobowiązać do opracowania działań naprawczych. 12. wskazanie nowej lokalizacji dla kompostowni w Krakowie (z dala od ludzkich siedzib) a na okres przejściowy opracować dla Baryczy technologię zmniejszającą jej uciążliwość. Tezy o znikomej uciążliwości takiego przedsięwzięcia należy uważać za wprowadzanie w błąd. 13. utworzenie platformy dostępu do wyników monitoringu skażenia wód i powietrza wokół Baryczy oraz badań zdrowotności w formie publikacji na stronie MPO. 14. zapewnienie powszechnego dostępu do wszystkich pozwoleń oraz decyzji zmieniających je dotyczących lokowania uciążliwych inwestycji na terenie Baryczy i w innych miejscach. 15. przyjęcie sposobów pomiaru odoru np. na podstawie norm i technik: japońskich, litewskich oraz prowansalskich proponowanych do projektu rozporządzenia przez PJZP ZUT w Szczecinie, 2012 r. 16. wprowadzenie rekompensaty dla mieszkańców przyległych terenów za istniejące uciążliwości -w postaci darmowej energii elektrycznej i bezpłatnego wywozu śmieci, częstszego i lżejszego transportu miejskiego, bo drżą budynki od ciężkiej 107 (i osuwają się drogi). 17. precyzyjne określanie w studium rodzaju lokowanych usług „związanych z gospodarowaniem odpadami” aby zapobiec dowolnej interpretacji zapisów na potrzeby lokalnego biznesu. 18. przeznaczenie terenów działek 451/1 oraz 451/2 bądź innych będących we władaniu miasta na skansen kopalni otworowej oraz neolitycznej warzeli oraz toru rowerowego „DIRT” proponowanych zgodnie z w/w opracowaniem załączonym 04.09 2013. (zał. nr 3). Nie ma zgody mieszkańców na przeznaczenie działek należących do miasta na cele komercyjne ani biznesu prywatnego na odpadach. 19. przeznaczenie części pomieszczeń fortu Kosocice O lub Kosocice W dla mieszkańców z funkcją domu kultury: pracowni modelarskiej i militariów czy pamiątek z				Ad 11. --- Ad 12. nieuwzględniona Ad 13, 14, 15, 16. --- Ad 17, 18. nieuwzględniona z zastrzeżeniem Ad 19, 20. ---	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				okresu austro-węgierskiego warzelni solanki czy salki muzycznej itp. 20. dopuszczenie w planach miejscowych mniejszych działek pod budowę domu gdyż z powodzeniem funkcjonuje to w krajach wyspiarskich. Wpłyne na obniżenie kosztów realizacji inwestycji a przy rygorystycznie skonstruowanych warunkach dla zabudowy także na poprawę estetyki miasta. Do uwagi dołączono materiał graficzny.					
13.	2140	05.05.2014	[...]*	Wnosi o: do Głównej trasy rowerowej nr 1: uwzględnienie alternatywnego przebiegu trasy rowerowej nr 1, a w przypadku odrzucenia uwagi o informacje jak od strony technicznej widzą Państwo realizację drogi dla rowerów w ciągu ul. Limanowskiego (ewentualnie pasów dla rowerów z uwzględnieniem lewoskrętu w DDR na ul. Wielickiej po jej wschodniej stronie. Północny koniec głównej trasy rowerowej nr 1 prowadzi przez ul. Wielicką i ul. Limanowskiego. Tymczasem na ul. Limanowskiego nie da się fizycznie zrobić żadnej infrastruktury dla rowerzystów. Do tego dochodzi kłopotliwy lewoskręt z Limanowskiego na utworzoną w przyszłości drogę dla rowerów po wschodniej stronie ul. Wielickiej. Poprzednio odrzucono wniosek Stowarzyszenia Kraków Miastem Rowerów o poprowadzenie trasy nr 1 w śladzie planowanej łącznicy kolejowej, przez proj. rondo przy Lipowej/Przemysłowej wzdłuż torów planowaną nową drogą do ul. Zabłocie, do bulwaru podolskiego (i ewentualnie kładką do Daszyńskiego). Tymczasem obecny projekt trasy nr 1 w ramach ul. Limanowskiego jest fizycznie niemożliwy do realizacji.	obszar całego miasta	trasa rowerowa		niewwzględniona	Przypisy – pozycja 2140
14.	2206	05.05.2014	[...]*	Wnosi o: 1) połączenie kładką okolic Wawelu z Dębnikami 2) stworzenie w rejonie nowej hali widowiskowej (lub w rejonie Bonarki) kompleksu sportowo-rekreacyjnego (np. basenów na wolnym powietrzu, które można by zimą zamieniać na lodowiska) służącego mieszkańcom Pochwala pomysł stworzenia nowej przestrzeni miejskiej (placu) w okolicach Ronda Grzegórzeckiego. Tam w okolicach Błękitka, mogłyby powstać wysokościowce, ale niższe od niego. Prosi by zwracać uwagę gdy wydawana jest zgoda na lokalizację bloków w miejscach gdzie w ogóle one nie pasują, albo gdzie dobudowuje je się „na siłę” ograniczając mieszkańcom swobodę, komfort życia oraz szpecąc krajobraz wokół.	obszar całego miasta	cały zakres		niewwzględniona z zastrzeżeniem	Przypisy – pozycja 2206
15.	2251	30.04.2014	[...]*	Wnoszą następujące uwagi: 1. projektowane studium zostało sporządzone na nieaktualnych podkładach map, niewwzględniających rzeczywistego sposobu zagospodarowania w tym istniejącej zabudowy, 2. załączniki do projektu studium mają charakter wewnętrznie niespójny poprzez brak powiązań pomiędzy mapami, 3. w projekcie studium nie uwzględniono uwarunkowań wynikających z ładu przestrzennego i jego ochrony poprzez brak jednolitych zasad wyznaczania obszarów,	obszar całego miasta	cały zakres		niewwzględniona	Przypisy – pozycja 2251

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				4. w projekcie studium nie uwzględniono potrzeb rozwoju gminy poprzez uniemożliwienie kontynuowania zabudowy w sposób zwarty i wprowadzono zabudowę rozproszoną. <u>Uzasadnienie</u> Ad 1. Zgodnie z art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity: Dz. U. 2012 r. Poz. 647) - dalej u.p.z.p. - studium sporządza się w celu określenia polityki przestrzennej gminy, w tym lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego. Jak wskazuje E. Radziszewski w komentarzu do ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (LexisNexis, LexPolonica), w art. 10 u.p.z.p. wskazano, jaka treść dotycząca zagospodarowania przestrzennego gminy, a także określająca kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz w przeznaczeniu jej terenów powinna zostać uwzględniona w studium. Szczególnie istotne ustalenia w tym zakresie zawiera art. 10 ust. 1 u.p.z.p., określający zjawiska i problemy będące źródłem najbardziej istotnych uwarunkowań polityki przestrzennej gminy. Podstawowymi źródłami tych uwarunkowań są: 1) dotychczasowe przeznaczenie, zagospodarowanie i uzbrojenie terenu, 2) stan ładu przestrzennego i wymagania jego ochrony oraz 3) stan środowiska, w tym stan rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej, wielkości i jakości zasobów wodnych oraz wymagań ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego (art. 10 ust. 1 pkt 1-3). Uwarunkowania dla polityki przestrzennej gminy wynikają także z innych szczegółowych problemów lub stanów faktycznych, jak np. potrzeby i możliwości rozwoju gminy, stan prawny gruntów w gminie, występowanie obiektów i terenów chronionych na podstawie przepisów odrębnych, stan systemu komunikacji i infrastruktury technicznej, w tym stopień uporządkowania gospodarki wodno-ściekowej, energetycznej oraz gospodarki odpadami, jak też potrzeby dotyczące zadań służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych. W świetle powyższego naturalnym jest zatem, iż w celu uwzględnienia dotychczasowego przeznaczenia i zagospodarowania terenu, pomimo iż obowiązek ten nie wynika wprost przepisów ustawy, projekt studium powinien być sporządzony w oparciu o aktualne mapy zagospodarowania przestrzennego. Tymczasem załączniki mapowe do projektu zmiany studium nie uwzględniają istniejącej już zabudowy. Tak jest w przypadku między innymi terenów oznaczonych jako MN wzdłuż ul. Balickiej, gdzie m.in. na działkach 115 i 118 nie uwzględniono istniejących już budynków. Jeżeli zatem projekt studium nie uwzględnia istniejących budynków, a co za tym idzie dotychczasowego zagospodarowania, to nie może stanowić fundamentu racjonalnej polityki przestrzennej gminy ze względu na naruszenie art. 10 ust. 1 pkt 1 u.p.z.p. Ad 2. Szczegółowa analiza załączników do projektu zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla miasta Krakowa prowadzi do wniosku, iż przedłożone do publicznego wglądu mapy są wewnętrznie niespójne i nie nawiązują do części tekstowej dokumentu. Mapa pn. „Ujednolicony projekt - rysunek zmiany studium					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa” nie uwzględnia istniejącej zabudowy, o której mowa była w ad. 1. Ponadto działki od nr 86 do nr 119/1 stanowią kontynuację istniejącej zabudowy na działkach sąsiednich i zostały oznaczone jako MN - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Jednocześnie mapa oznaczona jako „Rysunek 2 - struktura funkcjonalna zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa” te same działki, z wyłączeniem działek nr 97 i 98, oznaczone zostały jako tereny upraw polowych. Konieczność zachowania spójności pomiędzy dotychczasowym zagospodarowaniem, a projektowaną polityką przestrzenną, w tym między innymi poprzez uwzględnienie w projekcie studium istniejącej zabudowy, wywieść można z wyroku NSA z dnia 13 kwietnia 2011 r. (II OSK 311/2011 LexPolonica nr 2517253), zgodnie z którym organ sporządzający projekt studium nie jest obowiązany do uwzględnienia w nim istniejącego zagospodarowania jeżeli powstało w wyniku samowoli budowlanej. Oznacza to jednak, że w przypadku legalnej zabudowy, jej istnienie powinny odzwierciedlać załączniki mapowe. Niedopuszczalny jest również brak spójności w projektowanym sposobie zagospodarowania gruntów. Ad 3. Analiza załączników mapowych do projektu zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego prowadzi do wniosku, iż obszary przeznaczone do poszczególnych sposobów zagospodarowania wyznaczone zostały bez należytej staranności o ład przestrzenny oraz jego ochronę, a także z rażącym pogwałceniem zasad planowania przestrzennego. Przede wszystkim brak jest podstaw do zastosowania niejednolitej linii granicy obszarów, na przykład poprzez wyznaczenie obszaru ZR wzdłuż cieku Młynówki Królewskiej (obszar 40). Projekt ten bezrefleksyjnie powiela założenia istniejącego planu miejscowego Młynówka Królewska - Zygmunta Starego”, w którym obszar ten został określony jako korytarz ekologiczny. Nawet jeśli, co zaznaczone zostało w projekcie Uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Młynówka Królewska - Zygmunta Starego”, w granicach planu znajduje się potencjalny korytarz ekologiczny, to w rozumieniu ustawy o Ochronie przyrody, to nie stanowi on szlaku migracji zwierząt, roślin i grzybów, gdyż nie sposób wskazać siedlisk przyrodniczych, jakie miałby łączyć. Należy w tym miejscu z całą mocą podkreślić, iż młynówka stanowi ciek okresowo wysychający, uniemożliwiający na dobrą sprawę stałą wędrówkę gatunków wodnych, wodno-łądowych i lądowych, dla których wyznaczony teren miałby stanowić korytarz migracyjny. Co więcej, ustalenia planu, polegające na zobowiązaniu właścicieli gruntów do pozostawiania dwunastocentymetrowego prześwitu pod ogrodzeniem na co najmniej 50% odcinka tego ogrodzenia wskazuje jasno, iż ewentualny korytarz miałby służyć tylko drobnym ssakom, gadom i płazom. Potwierdza to lista potencjalnych gatunków zwierząt, występujących na wskazanym obszarze, wyliczona w prognozie oddziaływania planu na środowisko. Wśród gatunków chronionych w przeważającej większości znajdują się ptaki, które korzystają z korytarza powietrznego nad korytem Młynówki, nie zaś z przyległych terenów działek					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				budowlanych. Natomiast dla pozostałych gatunków naziemnych, jak należy odczytywać intencje projektodawców planu, wystarczające są dwunastocentymetrowe prześwity pod ogrodzeniami oraz pas terenu o szerokości około 30 metrów. Nie ma zatem racjonalnego uzasadnienia drastyczne poszerzenie pasa we wschodniej części obszaru MN, z poważnym naruszeniem interesów właścicieli gruntów, gdyż obszar ten nie odbiega pod względem przyrodniczym i siedliskowym od obszarów sąsiadujących, a także nie stanowi żerowiska żadnego z chronionych gatunków. W związku z powyższym należy poprowadzić linię, wyznaczającą granice obszaru MN w sposób jednolity, przy zachowaniu jednakowej odległości od koryta Młynówki to jest po zewnętrznej granicy obwałowania cieków i połączyć ją z linią obszaru MN po zachodniej stronie nasypu kolejowego. W przeciwnym razie po jego wschodniej stronie powstaje nienaturalnie duży obszar wyłączony z zagospodarowania bez żadnego, racjonalnego uzasadnienia. Teren ZR nie może być także uznany za teren o wysokich walorach estetycznych, krajobrazowych i rekreacyjnych zarówno ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo trakcji kolejowej, infrastruktury usługowej, jak i oddziaływanie strefy hałasu Trasy Balickiej. Należy przy tym zaznaczyć, iż wyznaczony obszar jest zbyt mały, by skutecznie ukształtować na nim Park Młynówka Królewska, zwłaszcza, iż zgodnie z zapisami projektu studium, został on wyłączony spod urządzenia. Nie sposób przyznać, iż projektowane wyznaczenie obszaru ZR będzie miało jakikolwiek wpływ na zahamowanie procesów degradacji przestrzennej. Trzeba bowiem po raz kolejny podkreślić bezpośrednie sąsiedztwo infrastruktury kolejowej, usługowej i transportowej, a także mieszkalnej. Należy zatem przypuszczać, iż tereny te ulegną szybszej degradacji ze względu na pozostawienie ich w formie nieużytków w przestrzeni miejskiej, niż miałyby to miejsce w przypadku mniej inwazyjnego wyznaczenia linii obszaru ZR oraz proporcjonalnego powiększenia obszaru MN. Określone postanowieniami projektu planu warunki zabudowy nie kształtują ich zatem w żaden racjonalny sposób. Ad 4. Należy podkreślić, iż zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 7 u.p.z.p. w studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego uwzględnia się potrzeby i możliwości rozwoju gminy. Projektowane studium stanowi dokument planistyczny, mający określać wizję i ramy rozwoju Krakowa do roku 2030, a także kontekst ponadlokalny w poszukiwaniu synergii, jaką przynieść ma dobrze zaprojektowane i efektywnie działające miasto. Jednocześnie twórcy projektu podkreślają, iż przeprowadzona ocena potwierdziła aktualność kierunków rozwoju przestrzennego, zakładających intensywne i wielofunkcyjne wykorzystanie przestrzeni miejskiej przy zachowaniu zasady „miasta zwarte” i nie stwierdzała konieczności zmian w tym zakresie”. Jednocześnie jednak, wyznaczając standardy przestrzenne w obszarze nr 40, twórcy projektu przeznaczają otwarte i mało zróżnicowane pod względem ukształtowania powierzchni tereny pod zabudowę rozproszoną, z zachowaniem wysokich wskaźników powierzchni biologicznie czynnej. Tym samym wykluczają rozrost urbanistyczny miasta poprzez					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				zagospodarowywanie coraz większej powierzchni pomimo, iż zwarta zabudowa centrum Krakowa nie pozwala na lokalizowanie kolejnych inwestycji. Z tego samego powodu negatywnie należy ocenić projekt wyznaczenia obszarów ZR, nie podlegających urządzeniu ani zabudowie, przy jednoczesnym inwazyjnym sposobie ograniczenia zabudowy w obszarach sąsiednich. Zgodzić należy się co do zasady z określonymi w projekcie wskaźnikami zabudowy, jako kontynuującymi sposób zagospodarowania na sąsiednich działkach, jednak zdecydowanie negatywnie odnieść należy się do ograniczenia zabudowy do zabudowy mieszkaniowej o znacznym rozproszeniu ze względu na konieczność zachowania wskaźników powierzchni biologicznie czynnej. Mając na względzie powyższe wnoszę o skorygowanie zapisów projektu studium warunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa.					
16.	2400	05.05.2014	[...]* [...]*	Wnoszą następujące uwagi: 1. Nie podzielamy poglądu wyrażonego w rozstrzygnięcie uwagi 6750 złożonej podczas pierwszego wyłożenia projektu zmiany Studium stwierdzającego, że: W polskim prawie prochy także należy pochować w miejscach do tego przeznaczonych, czyli na cmentarzu, a lokalizacja alternatywnych cmentarzy w formie Parków-Ogrodów Pamięci jest już kwestią urządzenia cmentarza a nie wyznaczeniem odrębnych terenów przeznaczonych do pochówków. Cytując zapisy z obecnego studium „15. Ustala się dla terenu cmentarzy (ZC) oraz infrastruktury technicznej (IT) minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej na nie mniej niż 5%, chyba, że określono inną wartość w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych;” - celem zgłoszonej uwagi było wyznaczenie takich terenów cmentarnych w których to 95% byłoby zielenią, a 5% stanowiłyby małe pomniki-nagrobki z zastrzeżeniem wyłącznie możliwości grzebania w tym terenie spopielonych prochów. Dodatkowo ponieważ spopielone zwłoki nie stanowią zagrożenia epidemiologicznego -podejrzewam, że możliwe byłoby również rozszerzenie terenów istniejących cmentarzy o taki park -ogród bez konieczności zwiększania strefy ochrony sanitarnej cmentarza. 2. Nie podzielamy poglądu wyrażonego w rozstrzygnięcie uwagi 6750 złożonej podczas pierwszego wyłożenia projektu zmiany Studium stwierdzającego, że: Dotychczasowe zapisy nie ograniczają właścicielom wykorzystywania dachów do obsadzania ich zielenią. Jeżeli lokalny plan zagospodarowania nakazuje budowanie dachów spadzistych to nie ma możliwości utworzenia dachu płaskiego obsadzonego zielenią - a taki był sens złożonej uwagi aby można było stosować odstępstwa na korzyść zwiększenia udziału zieleni. 3. Wnoszą o naniesienie na plany studium informacji które z terenów są publicznie dostępne i mogą służyć zaspokajaniu potrzeb np. rekreacyjnych mieszkańców. W obecnym planie wskazanych jest wiele terenów zieleni, które znajdują się na terenach prywatnych np. kościelnych a mieszkańcy nie mają na te tereny prawa wstępu. Chcą aby plany umożliwiły ocenę jaki procent terenów miasta w tym	obszar całego miasta	cały zakres		Ad 1, 2. --- Ad 3. nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Przypisy – pozycja 2400

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				jaki procent zieleni jest publicznie dostępny. 4. Wnoszą o wprowadzenie do studium zaleceń gęstego obsadzania dróg zielenią wysoką oraz tworzenia zielonych ekranów akustycznych (kilka rzędów drzew i krzewów) zamiast obecnie budowanych nieestetycznych plastikowych barier. 5. Proszą o wskazanie większej ilości małych terenów MNW pełniących rolę buforową: a) na działkach rozdzielających tereny MN od MW b) na działkach rozdzielających tereny MN od UM; c) na działkach rozdzielających tereny MN od U; Proszą o zmniejszenie zagęszczenia zabudowy na terenach, które nie posiadają rezerw do zapewnienia potrzeb życiowych mieszkańców np. szkół, przedszkoli, klarownych ciągów komunikacji (w tym pieszo-rowerowej), dostępu do terenów publicznych lub możliwości rozbudowy komunikacji dla tak dużej ilości osób jakie mogłyby tam zamieszkać gdyby całość terenu została zainwestowana W szczególności Ruczaj, północny rejon al. 29 listopada (kompletny brak szkół, brak zieleni publicznej). Proszą natomiast o dodanie niewielkich terenów MNW w rejonach które posiadają bardzo duże obszary MN a znajdują się w terenach dobrze skomunikowanych i z pełną infrastrukturą np. okolice centrum w poszczególnych osiedlach o charakterze bardziej wiejskim np. Skotniki w okolicy szkoły i inne osiedla, które historycznie były wioskami. 6. Ad: Projektowany układ tras rowerowych Proszą o wskazanie dodatkowych tras rowerowych alternatywnych dla głównych tras ruchu samochodowego - w szczególności alternatyw dla tras biegnących wzdłuż dróg KDGP i KDZ. W szczególności: a) Wyznaczenie ciągu pieszo-rowerowego alternatywnego dla Alei Bora-Komorowskiego -przykładowo poprzez wyznaczenie takiego ciągu wzdłuż ulic Seniorów Lotnictwa (lub Spadochroniarzy) z ulicą Życzkowskiego (lub drogi będącej jakby przedłużeniem ul. Spadochroniarzy, łączącej się z drogą Stella-Sawickiego) b) Wyznaczenie ciągu rowerowego alternatywnego dla ciągu ulic tworzących drogę krajową nr.7. c) Wyznaczenie ciągu rowerowego alternatywnego dla ul. Wielickiej. d) Wyznaczenie ciągu rowerowego alternatywnego dla ul. Lipskiej e) Wyznaczenie ciągów pieszo-rowerowych w rejonie Bronowie, w tym prowadzących do Galerii Bronowice z wszystkich okolicznych osiedli. f) Wyznaczenie tras rowerowych prowadzących z wszystkich kierunków do Krakowskiego Parku Technologicznego; Wiele z tras, które zostały zaprojektowane obecnie są szkodliwe dla zdrowia i nieprzyjemne w użytkowaniu, gdyż biegnąc wzdłuż głównych dróg rowerzyści są narażeni na ciągły hałas, wdychanie smrodu spalin samochodowych, a latem na żar bijący od betonu i chodników.			Ad 4. uwzględniona z zastrzeżeniem	Ad 5, 6. nieuwzględniona z zastrzeżeniem	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Takie trasy powinny być przeznaczone wyłącznie dla rowerzystów poruszających się bardzo szybko. Zaś dla osób które wolą przemieszczać się bardziej rekreacyjnie, często z dziećmi, powinny być zapewnione trasy alternatywne biegnące z dala od głównych tras. Ciągi pieszo-rowerowe jako najbardziej przyjazne mieszkańcom powinny być wyznaczone w poprzek istniejącej zabudowy (jak najbliżej bloków i mieszkań).					
17.	2578	05.05.2014	[...]*	Wnoszą następujące uwagi: 1. W bieżącej wersji (Tom 3A, pkt III.1.3. ppkt 2) definiuje się powierzchnię biologicznie czynną. Proponują zdefiniować wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej lub wykreślić ten punkt w całości. Proponowana treść definicji: „Wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej to udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej” <u>Uzasadnienie:</u> Pierwotnie błędnie definiowano wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej. Nasza uwaga została nieuwzględniona z zastrzeżeniem. Treść zastrzeżenia znajduje się w przypisach i brzmi: „Minimalna powierzchnia biologicznie czynna w projekcie zmiany Studium została określona w ramach poszczególnych kategorii terenów oznaczonych symbolami. Niemniej jednak dla prawidłowej interpretacji tej definicji w planach miejscowych zostanie ona uzupełniona.” Treść zastrzeżenia (przypisu) jest zła. Nie ma to jednakże jakiegokolwiek znaczenia, bowiem w rzeczywistości, niezgodnie z rozstrzygnięciem uwag, w ponownym wyłożeniu nastąpiła zmiana i zamiast wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej zdefiniowano powierzchnię biologicznie czynną. Obecna definicja brzmi: „powierzchnia biologicznie czynna - wyrażana procentowo i rozumiana jako teren z nawierzchnią ziemną urządzoną w sposób zapewniający naturalną roślinność, a także 50 % powierzchni tarasów i stropodachów z taką nawierzchnią, nie mniej jednak niż 10 m², oraz woda powierzchniowa na tym terenie. Wielkość (parametr) „powierzchni biologicznie czynnej” określonej procentowo w strukturalnych jednostkach urbanistycznych odpowiada w planach miejscowych „wskaźnikowi terenu biologicznie czynnego” Niestety, po raz kolejny zrobiono to źle. Nasze zastrzeżenia są następujące: A) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz. 690 z 2002 r.). w § 3 punkt 22 definiuje powierzchnię biologicznie czynną w następujący sposób: „Ilekoć w rozporządzeniu jest mowa o powierzchni terenu biologicznie czynnej — rozumie się przez to grunt rodzimy pokryty roślinnością oraz wodę powierzchniową na działce budowlanej, a także 50% sumy nawierzchni tarasów i stropodachów, urządzonych jako stałe trawniki lub kwietniki na podłożu zapewniającym ich naturalną roślinność, o powierzchni nie mniejszej niż 10 m²” Wynika z tego, że w studium zdefiniowano pojęcie które jest zdefiniowane w akcie prawnym. Definicja w studium jest inna niż w rozporządzeniu. Jest to niedopuszczalne, bowiem w tym momencie studium jest sprzeczne z prawem. B) Jednostką miary powierzchni w układzie SI jest m² a nie procent. W praktyce stosuje się jednostki pochodne - ar, ha,	obszar całego miasta dzielnica IX	cały zakres Jednostka 34		Ad 1, 2. nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Przypisy – pozycja 2578

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				km2. Procent może być miarą wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej. Argumentami przemawiającymi za wprowadzeniem proponowanej zmiany są: A) zgodność definicji wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej z treścią Ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Z 2003 r. Nr 80 poz. 717 z późn. zm.) Art. 15 ust. 2 pkt 6 w/w ustawy nakazuje w planie miejscowym określić obowiązkowo minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej. B) Brak niezgodności pomiędzy Studium a powstałymi na jego bazie planami, o czym mowa w art. 20 w/w ustawy. Zaproponowana nazwa wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej nawiązuje do nazwy używanej w pierwotnej wersji Studium. Nazwa ta może być inna, przykładowo współczynnik powierzchni biologicznie czynnej. Wykreślenie w tomie 3A, pkt III.1.3. ppkt 2 jest rozwiązaniem niosącym najmniejsze ryzyko skutecznego zaskarżenia Studium. Powoduje jednakże konieczność używania we wszystkich miejscach w Studium pełnego określenia (minimalny udział procentowy powierzchni biologicznie czynnej w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej) wynikającego z art. 15 ust. 2 pkt 6 w/w ustawy. 2. Wprowadzić w miejsce nazwy powierzchnia biologicznie czynna nazwę wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej lub inną, wynikającą z rozstrzygnięcia uwagi nr 1. <u>Uzasadnienie:</u> Proponowaną zmianę należy wprowadzić ze względu na zgodność Studium z przepisami prawa. Szczegółowe uzasadnienie zawarte jest w uwadze nr 1. 3. Przeznaczyć pod zieleń urządzoną teren działek należących do miasta Krakowa leżących pomiędzy terenem stacji kolejowej Kraków Łagiewniki a terenem nieruchomości przy ul. Suchej 1a i Suchej 1b. Są to między innymi działki 217/6, 218/3, 216/4 [jednostka 34] <u>Uzasadnienie:</u> Osiedle Łagiewniki jest "odgrodzone" od pozostałych osiedli linią kolejową Kraków-Skawina, kompleksem zabudowy sakralnej związanej z Sanktuarium Bożego Miłosierdzia oraz ulicą Turowicza. Dodatkowym "odgrodzeniem" są ekrany akustyczne przy linii kolejowej i ulicy Turowicza. Na całym terenie osiedla Łagiewniki w projekcie Studium nie ma publicznych terenów zielonych. W związku z opisanym odgrodzeniem od innych osiedli mieszkańcy mają utrudniony dostęp do terenów zielonych. Nie ma terenu na którym można utworzyć nawet mały plac zabaw dla dzieci. Teren na którym miałyby powstać zieleń urządzona jest niewielki. Jego powierzchnia to kilkanaście arów. Proponowany teren zieleni urządzonej w obowiązującym Studium i miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego "Łagiewniki" jest w części przeznaczony pod zieleń urządzoną. Tom 3B - Jednostka 34 - BOREK FAŁĘCKI 4. STANDARDY PRZESTRZENNE do zapisu					

Ad 3, 4, 5, 6.
nieuwzględniona

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				"Powierzchnia biologicznie czynna dla zabudowy mieszkaniowej w terenach zabudowy jednorodzinnej i wielorodzinnej niskiej intensywności (MNW) min. 40%, a w terenach położonych w strefie kształtowania systemu przyrodniczego min. 60%" dodać zapis "a w rejonie ul. Goryczkowej i ul. Orzechowej dla zabudowy wielorodzinnej min. 70%" <u>Uzasadnienie:</u> Obecnie na tym terenie nie ma zabudowy. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego "Liban" przewiduje się zabudowę jednorodzinną. Teren ten jest porośnięty dużą ilością drzew. Dopuszczenie na tym terenie zabudowy wielorodzinnej winno mieć na celu lepszą ochronę istniejącego zadrzewienia. Ochronę taką można osiągnąć poprzez zwiększenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej. 5. STANDARDY PRZESTRZENNE do zapisu "Powierzchnia biologicznie czynna dla zabudowy usługowej w terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej (MNW) min. 30%, a w terenach położonych w strefie kształtowania systemu przyrodniczego min. 50%" dodać zapis "a w rejonie ul. Goryczkowej i ul. Orzechowej min. 60%" <u>Uzasadnienie:</u> Obecnie na tym terenie nie ma zabudowy. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego "Liban" przewiduje się zabudowę jednorodzinną. Teren ten jest porośnięty dużą ilością drzew. Dopuszczenie na tym terenie zabudowy usługowej winno mieć na celu lepszą ochronę istniejącego zadrzewienia. Ochronę taką można osiągnąć poprzez zwiększenie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej. 6. WSKAŹNIKI ZABUDOWY z zapisu "Wysokość zabudowy mieszkaniowej w terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej niskiej intensywności (MNW) do 16m, a w rejonie ul. Goryczkowej i ul. Orzechowej oraz w rejonie ul. Kościuszkowców do 13m" wykreślić słowa: "oraz w rejonie ul. Kościuszkowców" <u>Uzasadnienie:</u> W rejonie ul. Kościuszkowców nie ma obszaru MNW 7. KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ do zapisu "• Obsługa komunikacyjna terenu jednostki poprzez ul. Zakopiańską i Zawilą oraz szybką kolej aglomeracyjną (SKA)." dopisać ul. 8-go Pułku Ułanów i metro. <u>Uzasadnienie:</u> Identyczny wniosek został złożony do pierwszego wyłożenia. W rozpatrzeniu uwag (poz. 6303) stwierdzono, że uwaga została uwzględniona. Jest to nieprawda - w przedstawionym dokumencie na ponownym wyłożeniu brak jakiegokolwiek zmiany 8. Mapa K1 - Cały obszar zieleni urządzonej ZU pomiędzy ul. Zawilą a ul. Żywiecką oznaczyć jako teren leśny. <u>Uzasadnienie:</u> Identyczny wniosek został złożony do pierwszego wyłożenia. W rozpatrzeniu uwag (poz.6303) stwierdzono, że uwaga została uwzględniona. Jest to nieprawda - w przedstawionym dokumencie na ponownym wyłożeniu brak jakiegokolwiek zmiany dla tego obszaru.					
18.	2586	05.05.2014	[...]*	Wnosi następujące uwagi:	obszar całego miasta	cały zakres	Ad 7, 8. uwzględniona z zastrzeżeniem	niewuwzględniona	Przypisy –

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				1. Uważamy za słuszne odwołanie się w rozdziale 11.5.7 pt. Ochrona powietrza (str. 102) do Programu ochrony powietrza, jednakże zapis odnosi się do nieaktualnej uchwały Sejmiku Województwa Małopolskiego. Obecnie obowiązuje nas aktualizacja Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego tj. uchwała nr XLII/662/13 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 30 września 2013 r. w sprawie zmiany uchwały Nr XXXIX/612/09 z dnia 21 grudnia 2009 r. w sprawie „Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego” zmienionej uchwałą Nr VI/70/11 z dnia 28 lutego 2011 r. i taki też zapis powinien znaleźć się w Studium. Uważamy, że zapisy o prowadzeniu działań identyfikujących obszary istotne ze względu na przewietrzanie miasta oraz prewencyjne zabezpieczanie głównie dolin rzecznych przed zabudową to stwierdzenia o dużym poziomie ogólności. Tym bardziej, że wspomniana aktualizacja <i>Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego</i> w punkcie 3.1.4.4. wyraźnie wskazuje, że: „Działania zmierzające do poprawy jakości powietrza muszą znaleźć odzwierciedlenie w polityce prowadzonej na szczeblu lokalnym. Poza ograniczaniem istniejących źródeł emisji, istotne jest również zapobieganie powstawaniu nowych, szczególnie poprzez właściwie prowadzoną politykę zagospodarowania przestrzennego.” Dodatkowo w dokumencie tym zaznaczono, że szczególnie w miejscowościach o niekorzystnym położeniu topograficznym sprzyjającym kumulacji zanieczyszczeń, a taką jest Kraków, konieczne jest: „Prowadzenie polityki zagospodarowania przestrzennego uwzględniającej konieczność ochrony istniejących i wyznaczania nowych kanałów przewietrzania miast” i „Zwiększenie obszarów zieleni ochronnej w miastach zapewniającej wymianę powietrza w obszarach gęstej zabudowy.” Dlatego też w trosce o układ przewietrzania miasta proponujemy wprowadzenie w rozdziale 11.5.9 pt. Kształtowanie warunków aerosanitarnych ustaleń, które chroniłyby w sposób stanowczy od zabudowy wymienione tam tereny. Uważamy, że proponowane zapisy o zakazie lokalizacji zabudowy wysokiej czy orientowaniu budynków dłuższą osią równoległą do przeważającej cyrkulacji powietrza są niewystarczające i zagrażają drożności korytarzy przewietrzających Kraków. 2. Postulujemy, aby zapis dotyczący uwzględnienia jako korytarzy przewietrzania miasta niezabudowanych wzgórz, w tym obszaru Krzemionek (uwaga KAS rozpatrzona pozytywnie w poprzednich konsultacjach) znalazł się w nowym projekcie Studium. Wyrażamy swój niepokój, że zapis ten nie został uwzględniony w wyłożonym dokumencie. 3. Zgodnie z wymienionymi już zapisami Programu ochrony powietrza dla województwa małopolskiego miasto powinno zwiększyć tereny zieleni ochronnej. Tymczasem Studium zmniejsza w stosunku do zapisów dokumentu obecnie obowiązującego powierzchnie terenów zieleni o 5,5% (dane wg. informacji przekazanej przez dyrektora Biura Planowania przestrzennego podczas publicznej prezentacji dokumentu). Uważamy takie działania za niedopuszczalne i niezgodne z zapisami Programu ochrony	Jednostka 2 Jednostka 41 Jednostka 43		z zastrzeżeniem	pozycja 2586	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				powietrza. W przeciwieństwie do Krakowa, wiele miast zmagających się z problemem zanieczyszczenia powietrza dąży do zwiększania terenów zielonych. 4. Wysokość oraz gęstość zabudowy w terenie U.2.2 była ustalana w trwającym kilka lat projekcie uchwalania planu Bronowice Małe-Tetmajera, na max. 16 m, między innymi ze względu na bardzo ważny korytarz przewietrzania dla Krakowa, który przebiega przez ten teren. Wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej w projekcie ustalony był na min. 55%, a inwestor z terenu U.2.2 domaga się zmiany wskaźnika na min. 20 %. Uważamy, że przegrodzenie korytarza przewietrzania budynkami o wys. 20 m (o co wnioskuje inwestor), jest niesłuszne i nie powinno zostać uwzględnione w projekcie Studium. 5. Uważamy, że należy zrezygnować z wprowadzania obszarów nowej zabudowy jednorodzinnej MN (w stosunku do aktualnego studium) na obszarze łąk w Toniach (jednostka 43). Zdajemy sobie sprawę, że nowe tereny inwestycyjne zostały wyznaczone w związku z uwzględnieniem wniosków właścicieli nieruchomości, którzy wnosili o przeznaczenie działek będących ich własnością na tereny zabudowy mieszkaniowej, jednakże sądzimy, że nie są to wystarczające przesłanki do wprowadzania w studium zmian będących w sprzeczności z interesem społecznym (i powodujących zaburzenie drożności istniejącego tam korytarza przewietrzania miasta). 6. Postulujemy rezygnację z wydawania zezwoleń na budowę w Krakowie dla nowych wysokich budynków (tj. powyżej 30m) z racji na przewietrzanie miasta. Postulat ten nie oznacza jednak dopuszczenia w całym obszarze Krakowa budynków tej wysokości, wysokość nowej zabudowy powinna być dostosowana do istniejącej zabudowy, zgodnie z zasadą utrzymania ładunku przestrzennego, Uważamy, że postulat ten nie kłóci się z przyjętą wizją rozwoju Miasta Krakowa, „której celem jest rozwój, a nie rozbudowa”. W dolinie Wisły i Rudawy zdecydowaną przewagę mają wiatry zachodnie. Wysoka zabudowa stanowi przegrodę dla wiatrów i powoduje, że cyrkulacja jest przerywana, a dalszy przepływ i przewietrzenie niemożliwe. Zanieczyszczenia z powietrza kumulują się w centrum miasta, gdyż naturalne kanały są „przerywane”. 7. Jako tereny zieleni powinny zostać zachowane m.in.: działki przy ul. Karmelickiej nr 124/2, 125/7, 125/8 obręb 60 Śródmieście [jednostka 2] stanowiące własność Gminy Miejskiej Kraków. Należy podkreślić, że działka przy ulicy Karmelickiej, nie jest objęta miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (MPZP). Jedynym obowiązującym tu dokumentem planistycznym jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUiKZP), które aktualnie jest zmieniane, a składane wnioski dotyczą właśnie tych zmian. Wniosek społeczny nie odbiera w żadnym stopniu przymiotów inwestycyjnych działki, przeciwnie, wskazuje sposób jej zainwestowania dla dobra lokalnej społeczności oraz zgodnie z jej życzeniem. Życzenie to zostało zawarte w					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				uchwale Rady Dzielnicy I (Nr XLI 11/ 560/ 2014 z dnia 20 lutego 2014) i dotyczy zmiany obecnego przeznaczenia działki z funkcji mieszkalno-usługowej (MU) na zielen publiczną (ZP). Przez ostatnie dwadzieścia lat działka przy Karmelickiej wielokrotnie zmieniała właściciela, wydawane były decyzje na jej zabudowę, a pozwolenia budowlane przedłużono. Jednak pomimo tego oraz pomimo koniunktury na rynku nieruchomości, działka nie została zagospodarowana. Nie ma zatem żadnych przesłanek pozwalających sądzić, że kolejna sprzedaż działki będzie skutkować jej „zainwestowaniem”, przeciwnie, można domniemywać, że nadal będzie ona przedmiotem spekulacji nieruchomościami. Należy podkreślić, że zabudowa przedmiotowej działki utrudni cyrkulację powietrza, ale też będzie skutkować intensyfikacją ruchu samochodowego, co należy uznać za skrajnie niekorzystne dla tego obszaru, raz z uwagi na istniejący układ komunikacyjny, dwa z uwagi na katastrofalny zły stan środowiska w centrum miasta. Wobec istotnego niedoboru terenów rekreacyjnych na terenie dzielnicy Stare Miasto, co wielokrotnie podnosili mieszkańcy oraz radni dzielnicy, istnieją istotne przesłanki wskazujące na zainwestowanie działki dla potrzeb rekreacji i kultury - powiązanej z istniejącą infrastrukturą tj. Biblioteką Wojewódzką oraz Małopolski Ogrodem Sztuki. Działania takie mogą być finansowane z grantów europejskich w ramach programów rewitalizacyjnych finansowanych. Zatem przesłanki o potrzebie sprzedaży działki oraz konieczności jej zabudowy należy uznać za nieuzasadnione, zarówno pod względem finansowym, przestrzennym (urbanistycznym) oraz społecznym. 8. Zwracamy uwagę na tereny zieleni u zbiegu ul. Czarnowiejskiej i ul. Dolnych Młynów (dawne Zakłady Tytoniowe). Które nie są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (MPZP), wydano decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (WZiZT), nie wydano natomiast pozwolenia na budowę, zatem jedynym obowiązującym tu dokumentem planistycznym jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUiKZP), które aktualnie jest zmieniane, a składane wnioski dotyczą właśnie tych zmian. Wniosek społeczny nie odbiera w żadnym stopniu przymiotów inwestycyjnych działki, odnosi się, bowiem bezpośrednio do już wydanej decyzji WZiZT, w której określono powierzchnię czynną biologicznie, wskazuje natomiast na potrzebę zachowania i ochrony pasa zieleni przyulicznej wzdłuż ulicy Czarnowiejskiej. Istnieje ku temu kilka przesłanek merytorycznych, z których najważniejszą jest dbałość o środowisko i poszanowanie zasady zrównoważonego rozwoju, której obowiązek przestrzegania nakłada zarówno na samorząd, jak i na społeczeństwo, ustawa zasadnicza. Zachowanie zieleni w centrum miasta, gdzie notuje się wielokrotne przekroczenia norm skażenia powietrza i hałasu, na obszarze o gęstej zabudowie i przeciążonym komunikacyjnie, jest podstawowym zadaniem organów samorządowych oraz mieszkańców. Pas zieleni biegnący wzdłuż działki przy dawnych Zakładach Tytoniowych oddziela zabudowania fabryki od ulicy i stanowi otwarcie „korytarza” ulicy Czarnowiejskiej - jednej z bardziej przeciążonych komunikacyjnie ulic centrum miasta -na biologicznie					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				czynną, zieloną ścianę. Teren ten był wydzielony pod zieleń i był prowadzony, jako ogród dla Zakładów. 9. Uwagi dotyczące obszaru planowanej lokalizacji Trasy Łagiewnickiej, Trasy Pychowickiej oraz Trasy Zwierzynieckiej. Planowana Trasa Łagiewnicka, Trasa Pychowicka, a częściowo także planowany przebieg Trasy Zwierzynieckiej, nie są uzasadnione potrzebami układu komunikacyjnego Krakowa, a znacznie pogorszą stan środowiska w mieście prowadząc do zwiększenia ruchu samochodowego oraz dalszego pogorszenia już katastrofalnej jakości powietrza. Planowane Trasa Łagiewnicka, Pychowicka i Zwierzyniecka są elementami tzw. „III obwodnicy Krakowa”, której koncepcja powstała w latach 70-tych XX w. Teoretycznym założeniem tej koncepcji jest ułatwienie ruchu samochodowego pomiędzy dzielnicami Krakowa z pominięciem centrum miasta. O ile założenie to jest teoretycznie słuszne, o tyle w przypadku Trasy Łagiewnickiej i Pychowickiej nie jest ono uzasadnione z dwóch powodów: a) planowaną rolę Trasy Łagiewnickiej już z powodzeniem odgrywają inne elementy układu komunikacyjnego południowo-zachodniej części Krakowa, w szczególności ul. Brożka wraz z ul. Kapelanka, ul. ks. Tischnera, ul. Jerzego Turowicza, a także niedawno wybudowana ul. Grota Roweckiego. Łącznie ulice te umożliwiają sprawne przemieszczenie się samochodem pomiędzy dzielnicami leżącymi na południu i południowym wschodzie Krakowa (np. Kurdwanów), a dzielnicami położonymi na zachodzie (Ruczaj, Dębniki). Kolejna kosztowna wielopasmowa trasa w tym rejonie poprawiłaby sytuację jedynie w bardzo nieznacznym zakresie. Zauważalny brak w zakresie połączeń między dzielnicami pomijających centrum miasta występuje dopiero na północ od Wisły, w rejonie planowanego tunelu pod Wzgórzem Św. Bronisławy. I tam jednak nie jest potrzebny planowany odcinek III obwodnicy (Trasa Zwierzyniecka) wraz z nowym mostem, ale raczej tunel przebiegający w przedłużeniu już istniejącego Mostu Zwierzynieckiego i łączący się z ul. Piastowską. b) jak wykazują badania naukowe oraz doświadczenia miast w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej, nowe inwestycje drogowe w większości przypadków nie rozwiązują problemów komunikacyjnych miast. Zachęcają jedynie do korzystania z samochodu w mieście, jeszcze bardziej zwiększając natężenie ruchu, pogarszając problemy z miejscami do parkowania oraz stan środowiska. W miejscach, w których nie jest to niezbędnie potrzebne, należy zrezygnować z dalszego ułatwiania poruszania się samochodem na terenie miasta. W rejonie przebiegu Trasy Łagiewnickiej dalsze ułatwienia dla ruchu samochodowego nie są niezbędne w świetle już istniejącego układu drogowego (zob. wyżej), a w rejonie przebiegu Trasy Pychowickiej i Zwierzynieckiej wystarczające byłoby znacznie mniej uciążliwe i kosztowne połączenie Mostu Zwierzynieckiego z ul. Piastowską. Planowany przebieg Trasy Łagiewnickiej, Pychowickiej i Zwierzynieckiej obejmuje tereny, które do tej pory zachowały charakter miejsc obfitujących w zieleń, cennych przyrodniczo (w obszarze lasu Łęgowego w Przegorzałach					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				zwaloryzowanych w Mapie Roślinności Rzeczywistej Krakowa, jako najcenniejsze, obejmujące siedliska chronione prawem krajowym oraz Unii Europejskiej) i stosunkowo spokojnych. Doprowadzi to do zniszczenia znacznej powierzchni terenów zielonych i zastąpienia ich ruchliwą drogą generującą spaliny, zwiększającą hałas i zanieczyszczenie powietrza. W świetle katastrofalnych wskaźników zanieczyszczenia powietrza, przekraczających wielokrotnie normy określone prawem UE, absolutnym priorytetem władz Krakowa winna być poprawa stanu powietrza. W 2013 r. po raz pierwszy od wielu lat istnieją szanse na podjęcie kroków skutecznie poprawiających sytuację w tym zakresie (zakaz stosowania paliw stałych, ambitniejszy program wymiany palenisk). Realizacja w tym czasie inwestycji drogowych zwiększających ruch samochodowy w mieście poważnie zagrozi skuteczności tych inicjatyw, doprowadzając do neutralizacji ograniczenia emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw stałych przez wzrost emisji spalin pochodzących z ruchu samochodowego. Koncepcja Trasy Łagiewnickiej powstała w czasach, gdy gęstość zaludnienia w rejonie jej planowanego przebiegu była znacznie mniejsza niż obecnie. W chwili obecnej byłaby to wielopasmowa droga prowadząca przez stosunkowo gęsto zamieszkałe dzielnice (Borek Fałęcki, Łagiewniki), przecinająca tkankę urbanistyczną i znacząco pogarszająca jakość życia w swoim bezpośrednim sąsiedztwie. Jedynie częściowo ograniczyłby tę uciążliwość rozważany wariant jej przebiegu w tunelu, gdyż znaczne odcinki drogi, w tym fragmenty zawierające skrzyżowania, i tak musiałyby przebiegać na powierzchni. Planowane Trasy Łagiewnicka, Pychowicka i Zwierzyniecka będą inwestycjami niezwykle kosztownymi, o kosztach idących w miliardy złotych (doniesienia prasowe mówią o kwocie rzędu 3 - 3,5 mld zł). Tymczasem Miasto Kraków, zadłużone z powodu nieprzemyślnych wydatków np. na infrastrukturę sportową, stoi przed poważnym finansowym wysiłkiem sfinansowania programu wymiany palenisk na paliwo stałe oraz działań osłonowych rekompensujących zwiększone koszty ogrzewania ponoszone przez osoby w gorszej sytuacji materialnej. Z uwagi na katastrofalny stan powietrza wydatki te powinny mieć absolutny priorytet. W tej sytuacji przeznaczenie kilku miliardów złotych na budowę tras pogarszających jakość powietrza, a ponadto o nader wątpliwej przydatności w świetle potrzeb komunikacyjnych miasta, jest jaskrawą niegospodarnością. Podkreślić trzeba, że wydatki na ten cel ponoszone są już w chwili obecnej, mimo iż sama budowa planowana jest w horyzoncie kilku lub kilkunastu lat. Przykładowo, w rejonie przebiegu Trasy Łagiewnickiej (ul. Fałowa, ul. Zbrojarzy) Miasto Kraków przejęło już szereg nieruchomości, dokonując wyburzeń, co powoduje konieczność wypłaty odszkodowań obciążających budżet miasta. Zgodnie z art. 44 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2013 r., poz. 885), wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z uwzględnieniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów oraz optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów. Wydawanie środków z budżetu miasta znajdującego					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				się w trudnej sytuacji finansowej na kosztowne inwestycje drogowe o wątpliwej przydatności nie da się pogodzić z zasadami określonymi w tym przepisie, w świetle faktu, że najważniejsze cele planowanych fragmentów III obwodnicy zrealizowałaby o wiele skromniejsza inwestycja w tunel między Mostem Zwierzynieckim a ul. Piastowską, za ułamek planowanych kosztów. Forsowana obecnie koncepcja III obwodnicy wydaje się bezrefleksyjnym kopiowaniem planów powstałych w latach 70-tych XX w., uzasadnionych głównie założeniem (negatywnie już zweryfikowanym przez upływ czasu), że indywidualna komunikacja samochodowa musi być podstawowym sposobem poruszania się na terenie miast, jak również czysto estetycznym efektem położenia kolejnych koncentrycznych obwodnic na planie miasta. Założenia te nie uwzględniają rzeczywistego rozwoju tkanki miejskiej od czasu powstania koncepcji III obwodnicy, jak również potrzeb zapewnienia zrównoważonego transportu oraz ochrony środowiska naturalnego. Ich realizacja w drugiej dekadzie XXI w. będzie powielaniem niezwykle kosztownego błędu, z którego większość miast Zachodniej Europy wycofała się już w latach 80-tych czy 90-tych XX w. Doprowadzi to do znaczącego pogorszenia jakości życia mieszkańców Krakowa wskutek pogorszenia stanu środowiska naturalnego i utrwalenia dominacji indywidualnej komunikacji samochodowej w mieście. W świetle powyższych argumentów należy zmienić przeznaczenie terenów przeznaczonych w Studium pod przebieg Trasy Łagiewnickiej i Pychowickiej przez przywrócenie ich dotychczasowego sposobu wykorzystywania, w szczególności na niską zabudowę jednorodziną oraz tereny zielone. Należy także zmienić planowany przebieg Trasy Zwierzynieckiej poprzez jej ograniczenie do przebiegającego w tunelu łącznika między Mostem Zwierzynieckim a ul. Piastowską.					
19.	2594	05.05.2014	[...]*	Wnoszą o zmianę w Kierunkach zagospodarowania wyodrębnionych kategorii terenów, pod tereny usług oznaczonych symbolem „U” następujących działek, obszarów i terenów (ponownie): 1. wschodnia część terenu WKS „Wawel” Kraków dz. nr 475/91 obr. 3 Krowodrza, [jednostka 7] 2. w części północno-zachodniej dz. nr 441/3 obr. 12 Podgórze – poszerzenie obszaru „U” do granic działki, [jednostka 12] 3. dz. nr 341/1 obr. 28 Podgórze – część wschodnia - tj. tereny na których znajdują się obiekty klubów „HORN” oraz „OMEGA”, a także „półwysep” na którym znajdują się obiekty i teren dzierżawione przez AZS Kraków), [jednostka 30] 4. dz. nr 124/68, 243/16, 248/2, (w części dzierżawionej przez KS „Baszta”) – na tym terenie wykonano boisko treningowe o nawierzchni sztucznej zatem współczynnik określony w studium dla terenów ZU jest nieadekwatny do stanu już istniejącego), [jednostka 51] 5. dz. nr 127/48, 127/59 obr. 76 Podgórze (w części dzierżawionej przez LKS „Dziwiarz-Cypis” Tyniec”), [jednostka 55] 6. dz. nr 3/11 obr. 44 Krowodrza (w części dzierżawionej przez Parafialny Klub Sportowy „Jadwiga”, [jednostka 23]	obszar całego miasta	Jednostka 6 Jednostka 7 Jednostka 12 Jednostka 23 Jednostka 30 Jednostka 31 Jednostka 32 Jednostka 36 Jednostka 37 Jednostka 43 Jednostka 50 Jednostka 51 Jednostka 53 Jednostka 55		Ad 1, 3, 12. nieuwzględniona z zastrzeżeniem Ad 2, 4-11, 13-17 nieuwzględniona	Przypisy – pozycja 2594

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				7. dz. nr 312/3 obr. 101 Podgórze – część dzierżawiona przez KS „Biezanowianka” – tak by była możliwość przeprowadzenia inwestycji polegającej na wymianie naturalnej nawierzchni boiska treningowego na nawierzchnię sztuczną oraz rozbudowa lub wymiana istniejącego zaplecza na nowoczesne z powiększeniem istniejącej zabudowy zarówno w zakresie kubaturowym, jak i zagospodarowania terenu o dojazdu i dojścia oraz miejsca postojowe, [jednostka 50] 8. dz. nr 235/28 (całość), cz. 317 50 Podgórze - w części dzierżawionej przez KS Kozłówek oraz w części objętej decyzją ULICP dla budowy krytej pływalni, [jednostka 32] 9. dz. nr 2 i 3 obr. 14 Krowodrza, [jednostka 6] 10. dz. nr 235/3, 235/4, 235/5, 235/6, 235/7, 235/8, 235/9, 235/10, 235/11, 235/12, 235/13, 235/14, 235/15, 235/16, 235/17, 235/18, 235/19, 235/20, 235/21 obr. 41 Podgórze, [jednostka 36] 11. dz. nr 810/5 obr. 33 Krowodrza (w części dzierżawionej przez LKS „Tonianka” i oznaczonej symbolem „ZU”), [jednostka 43] 12. dz. nr 207 obr. 28 Podgórze (dzierżawiona przez Stowarzyszenie „Omega”), [jednostka 30] 13. dz. nr cz. 206/5 i cz. 212 obr. 2 Podgórze (w części dzierżawionej przez SOKS „Płomień-Kostrze”, [jednostka 37] 14. dz. nr 378/1 obr. 88 Podgórze, [jednostka 53] 15. dz. nr cz. 195/6, cz. 196/4, cz. 199/14 obr. 55 Podgórze (tereny urządzone w obiekty sportowe), [jednostka 31] 16. cały obszar pomiędzy ul. Kolną a starorzeczem rz. Wisły (na wschód od przebiegu ul. Kolnej do granic miasta, rejon ul. Tynieckiej i OSiR „Kolna”) – tereny te stanowią rezerwę pod budowę hali lodowej w związku z ZIO 2022 lub pod ośrodek tenisa ziemnego z krytymi kortami, [jednostka 37] 17. dz. nr 206/5 cz. – obr. 2 Podgórze (ogrodzona ujeżdżalnia koni), [jednostka 37] Powyższe uwagi stanowią również odzwierciedlenie licznych rozmów (uwag) prowadzonych z przedstawicielami klubów sportowych, a także osób starających się poszerzyć i unowocześnić istniejącą bazę sportową na terenie miasta Krakowa. Pozostawienie terenów klubowych jako terenów zielonych, w których wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej dla danego obszaru z reguły stanowi 90%, doprowadzi do braku możliwości właściwego rozwoju tych klubów, a w niektórych przypadkach może doprowadzić do ich likwidacji.					
20.	2601	05.04.2014	[...]*	Wnosi następujące uwagi: 1. Niepokoi mnie tak zresztą jak wielu Krakowian postępująca degradacja Starego Miasta (jednostka 1). Przejawia się ona w zaniku tradycyjnych w tym rejonie funkcji mieszkalnych, usługowych (szeroko rozumianych: rzemiosło, biura, urzędy, przychodnie), handlowych i edukacyjnych. Pozostają funkcje turystyczne, gastronomiczne czy też rozrywkowe. Przemiany te zapewne nieuniknione przybierają jednak patologiczną postać w formie klubów o erotycznej proveniencji lub gigantycznych dyskotek. Przykładem takiego zdegradowanego obszaru jest ulica Szewska. Jeżeli chcemy	obszar całego miasta	cały zakres	Ad 1. uwzględniona z zastrzeżeniem		Przypisy – pozycja 2601

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				aby Kraków był miejscem odwiedzanym w związku z imprezami kulturalnymi, kongresami i innymi rodzajami turystyki tworzącymi dużą wartość dodaną <u>niezbędne są zapisy chroniące walory kulturowe przed degradacją.</u> 2. Kolejnym problemem jest zła jakość powietrza w Krakowie. W związku z tym mam dwie kolejne propozycje. Pierwsza to wprowadzenie zapisów do studium zakazujących w nowobudowanych lub remontowanych budynkach sposobów ogrzewania sprzyjających tworzeniu się „smogu”. Pozwoli to, po wprowadzeniu odpowiednich zapisów do planów, stopniowo wyeliminować to źródło skażenia. Po drugie ze względu na przeważające w Krakowie wiatry zachodnie należy zakazać wysokiego budownictwa, zachować istniejącą zabudowę niską i tereny zielone w dzielnicach zachodnich. 3. Wnioskuje o zachowanie wszystkich terenów ogrodów działkowych z wyłączeniem tych które znajdują się na terenach przeznaczonych na cele publiczne. Jest rzeczą oczywistą, że stanowią one tak niezbędne tereny zielone o które nie musi dbać miasto a robią to sami działkowcy. 4. Wnioskuje o wprowadzenie zapisów dotyczących ustalania w planach minimalnych ilości garaży i miejsc parkingowych w nowopowstających obiektach tak aby odpowiadały one aktualnym i przyszłym potrzebom mieszkańców, pracowników, klientów i odwiedzających. Obecnie w pobliżu nowopowstającej zabudowy jest trudniej zaparkować niż w pobliżu XIX wiecznej kamienicy! 5. Wnioskuje o rozważenie zmiany przeznaczenia terenu istniejącej stacji benzynowej przy ulicy Kazimierza Wielkiego na ZU. Stacja benzynowa przesłania widok na odrestaurowaną elewację wysokiej klasy zabytku dawnego Pałacu Królewskiego w Łobzowie. Stworzy to możliwość wykupienia terenu przez gminę i przeniesienia stacji np. w pobliże torów kolejowych przy ul Wrocławskiej. Na tym miejscu może powstać park nawiązujący założeniami do historycznego parku otaczającego pałac. 6. Wnioskuje o rozważenie zmiany dotychczasowej funkcji terenów WKS Wawel na cele sportowe, rekreacyjne i parkowe. Ze względu na brak masowych imprez sportowych trybuny nie są praktycznie wykorzystywane. Trybuny zasłaniają widok na zachodnie skrzydło wysokiej klasy zabytku dawnego Pałacu Królewskiego w Łobzowie ponadto trybuna zachodnia szpeci widok i stanowi przeszkodę do modernizacji ul. Głowackiego. Teren po wschodniej trybunie powinien być przeznaczony na odtworzenie jednego z historycznych założeń parkowych. 7. Dla terenu między ul. Lea, Misjonarską i al. Kijowską przewidziano funkcje MW w miejsce dotychczasowej MU. Na tym terenie znajdują się zabudowania parafii i budynki poszpitalne. Bardziej właściwa dla tego obszaru wydaje się być funkcja usługowa. Zabudowa mieszkalna bezpośrednio sąsiadująca z zabudową służącą kultowi religijnemu może zakłócić jego sprawowanie. 8. Wnioskuje o uwzględnienie w Studium poszerzenia ulic:				Ad 2. nieuwzględniona z zastrzeżeniem Ad 3. nieuwzględniona Ad 4. nieuwzględniona z zastrzeżeniem Ad 5. nieuwzględniona Ad 6. uwzględniona z zastrzeżeniem Ad 7. nieuwzględniona z zastrzeżeniem Ad 8. ---	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Czarnowiejskiej, Nawojki, Piastowskiej i al. Kijowskiej do czterech pasów ruchu. Moim zdaniem konieczne jest przedłużenie alei Kijowskiej Pod torami do ul. Radzikowskiego.					
21.	2647	05.05.2014	[...]*	Wnosi następujące uwagi: 1. Niedopuszczalne jest zmniejszenie w stosunku do zapisów obecnie obowiązującego studium, powierzchni terenów zieleni o 5,5% (dane wg. informacji przekazanej przez dyrektora Biura Planowania przestrzennego podczas publicznej prezentacji dokumentu). Biorąc pod uwagę katastrofalny stan krakowskiego powietrza, zwiększającą się liczbę mieszkańców, większą wiedzę nt. walorów przyrodniczych Krakowa w stosunku do wiedzy w chwili opracowywania obecnie obowiązującego studium (m.in. opracowanie w międzyczasie mapy roślinności rzeczywistej Krakowa, innych opracowań przyrodniczych) procent powierzchni terenów zieleni powinien zostać zachowany na co najmniej podobnym poziomie, a nawet zwiększony w stosunku do zapisów obecnie obowiązującego studium. 2. W rozdziale II.5.4 wśród obszarów proponowanych do objęcia ochroną znajduje się „Las łęgowy w Przegorzałach” przez teren którego planuje się jednocześnie poprowadzenie trasy komunikacyjnej. Należy wykluczyć poprowadzenie trasy komunikacyjnej przez teren lasu łęgowego. Nie do zaakceptowania jest przeświadczenie autorów projektu, że zaplanowany przez nich element drogowy jest ważniejszy od zachowania zbiorowisk i gatunków cennych przyrodniczo i objętych ochroną prawną. 3. Konieczne jest objęcie ochroną prawną (użytek ekologiczny, zespół przyrodniczo-krajobrazowy, pomnik przyrody) wszystkich zbiorników wodnych i ich otoczenia. Nie podzielamy poglądu wyrażonego w rozstrzygnięciu uwagi złożonej podczas pierwszego wyłożenia projektu zmiany Studium stwierdzającego, że „Projekt zmiany Studium znaczną część zbiorników wodnych wraz z otoczeniem wskazuje do objęcia ochroną. Nie jest przedmiotem Studium wskazanie właściwej formy z zakresu form ochrony przyrody. Studium wskazuje do objęcia ochroną, która również może być realizowana przez odpowiednie zagospodarowanie przestrzenne.” W rozdziale II.5.4 są wymienione obszary proponowane do objęcia ochroną i tam należy ująć zapis „wszystkie zbiorniki wodne”. 4. Nieodzwone jest wprowadzenie zapisów chroniących tereny zieleni w ścisłym centrum miasta poprzez wprowadzenie zapisu zakazującego zabudowy istniejących, urządzonych skwerów zwłaszcza tych gdzie rosną już drzewa 10 letnie i starsze, które to tereny często stanowiły obszar biologicznie czynny inwestycji a w trakcie realizacji inwestycji zostały przez developerów wydzielone i przeznaczone ponownie pod nowe inwestycje. Nie podzielamy poglądu wyrażonego w rozstrzygnięciu uwagi złożonej podczas pierwszego wyłożenia projektu zmiany Studium stwierdzającego, „Pismo nie stanowi uwagi do Studium w rozumieniu przepisów art 11 pkt. 11 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, gdyż: dotyczy zagadnień, które nie są materiał studialną tzn. nie są wymienione w art. 10 ust. 2 zawierającym	obszar całego miasta	cały zakres		Ad 1. nieuwzględniona Ad 2, 3, 4. nieuwzględniona z zastrzeżeniem	Przypisy – pozycja 2647

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				wyszczególnienia, jakie zagadnienia określa się w Studium i w tym zakresie nie jest rozpatrywane. Proponowane zapisy do wprowadzenia do Studium dotyczą określenia sposobu zagospodarowania i „zabudowy” (zakazu zabudowy) istniejących, urządzonych skwerów, a więc odwołują się do uregulowań planu miejscowego, a nie materii studium.” Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego muszą być zgodne z zapisami studium, a więc tylko zabezpieczenie w studium tych terenów, jako tereny zieleni stanowi gwarancje ich wyznaczenia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego z takim samym przeznaczeniem. 5. Zwracamy uwagę m.in. na takie tereny zieleni jak: u zbiegu ul. Czarnowiejskiej i ul. Dolnych Młynów (dawne Zakłady Tytoniowe) Nie podzielamy poglądu wyrażonego w rozstrzygnięciu uwagi złożonej podczas pierwszego wyłożenia projektu zmiany Studium stwierdzającego, że „W dotychczas obowiązujących w gminie dokumentach planistycznych (studium, planach miejscowych) wymienione w uwadze obszary wskazane były, jako przeznaczone do zabudowy. Nie można więc, w nowych dokumentach planistycznych odbierać tym terenom przymiotu terenów inwestycyjnych, bez zaistnienia odpowiednich przesłanek merytorycznych i prawnych (np. bez ustanowienia na nich form zieleni prawnie chronionych).” Przedmiotowy obszar nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie ma żadnych przeszkód prawnych, aby zmienić przeznaczenie obszaru w stosunku do zapisów obecnego studium, nie wiąże się to również z odszkodowaniem, ponieważ studium jak wielokrotnie wskazywały wyroki sądów administracyjnych, nie jest aktem prawa miejscowego i nie upoważnia do zabudowy. Niezależnie od tego, nie postulujemy zmiany przeznaczenia całego obszaru, lecz jedynie zabezpieczenia istniejącej zieleni. Zaznaczamy, że teren dawnych Zakładów Tytoniowych, położony przy ulicach Czarnowiejskiej i Dolnych Młynów, nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (MPZP), wydano decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (WZiZT), nie wydano natomiast pozwolenia na budowę, zatem jedynym obowiązującym tu dokumentem planistycznym jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUiKZP), które aktualnie jest zmieniane, a składane wnioski dotyczą właśnie tych zmian. Wniosek społeczny nie odbiera w żadnym stopniu przymiotów inwestycyjnych działki, odnosi się, bowiem bezpośrednio do już wydanej decyzji WZiZT, w której określono powierzchnię czynną biologicznie, wskazuje natomiast na potrzebę zachowania i ochrony pasa zieleni przyulicznej wzdłuż ulicy Czarnowiejskiej. Istnieje ku temu kilka przesłanek merytorycznych, z których najważniejszą jest dbałość o środowisko i poszanowanie zasady zrównoważonego rozwoju, której obowiązek przestrzegania nakłada zarówno na samorząd, jak i na społeczeństwo, ustawa zasadnicza. Zachowanie zieleni w centrum miasta, gdzie notuje się wielokrotne przekroczenia norm skażenia powietrza i hałasu, na obszarze o gęstej zabudowie i przeciążonym komunikacyjnie, jest podstawowym				Ad 5, 6a, 6b. nieuwzględniona	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				zadaniem organów samorządowych oraz mieszkańców. Pas zieleni biegnący wzdłuż działki przy dawnych Zakładach Tytoniowych oddziela zabudowania fabryki od ulicy i stanowi otwarcie „korytarza” ulicy Czarnowiejskiej - jednej z bardziej przeciążonych komunikacyjnie ulic centrum miasta - na biologicznie czynną, zieloną ścianę. Teren ten był wydzielony pod zieleni i był prowadzony, jako ogród dla Zakładów, stąd rosną tu różne gatunki drzew (m.in. cisy i dęby), kwiatów (róże), oraz krzewów. Jest to ostoja dla ptaków, owadów i mniejszych ssaków (m.in. jeży). W upalne letnie dni daje się odczuć wyraźny efekt schładzania powietrza. Na obszarze pomiędzy Plantami, a parkiem Krakowskim jest to ostatni tak duży biologicznie czynny obszar przyulicznej zieleni. Wcześniejsze zamierzenia inwestycyjne zakładały wycięcie drzew i zabudowę całego pasa maksymalnie wysoką i intensywną zabudowę (decyzja nr AU-2/7331/4189/08). Niemniej jednak, w wydanych warunkach zabudowy zaznaczono, że inwestor powinien pozostawić, co najmniej 11% powierzchni terenu, jako powierzchni biologicznie czynnej, a także, że powinien zachować wskazane drzewa (w liczbie 7) rosnące na terenie działki oraz dołożyć starań, by zachować jak najwięcej pozostałych rosnących tam drzew, krzewów i roślin. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że zgodnie z wydaną decyzją, zezwalającą na zabudowę całego skweru oraz budowę wzdłuż niego podziemnego parkingu warunki te nie mogłyby być w żaden sposób spełnione. Zieleniec wzdłuż ulicy Czarnowiejskiej stanowi obecnie około 20 % powierzchni całej działki, cały pozostały teren zajęty jest przez budynki i drogi dojazdowe, teren ten może być obszarem, na którym realizuje się zabudowę, bez większych skutków dla środowiska. Dlatego podtrzymujemy nasz wniosek o objęcie ochroną istniejącej na terenie dawnych Zakładów Tytoniowych zieleni oraz ujęcie tego dokumentach planistycznych. 6. Jako tereny zieleni powinny zostać zachowane m. in.: A. działka przy ul. Karmelickiej nr 124/2, 125/7, 125/8 obręb 60 Śródmieście [jednostka 2] stanowiące własność Gminy Miejskiej Kraków Nie podzielamy poglądu wyrażonego w rozstrzygnięcie uwagi złożonej podczas pierwszego wyłożenia projektu zmiany Studium stwierdzającego, „Teren wskazany w uwadze Gmina Miejska Kraków przekazała na sprzedaż na cele inwestycyjne. Decyzja taka została podjęta po analizie obecnie obowiązujących dokumentów planistycznych, które dla tego terenu wskazują kierunek rozwoju MU - tereny o przeważającej funkcji mieszkaniowo - usługowej. Sprzedaż tego terenu umożliwi Gminie zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty mieszkańców poprzez realizowanie tzw. zadań własnych gminy obejmujących cały katalog spraw istotnych dla społeczności lokalnej.” Potrzeby społeczności lokalnej zostały wyraźnie zdefiniowane, m.in. poprzez uchwałę rady dzielnicy, wystąpienia organizacji społecznych i mieszkańców, którzy pragną, aby działka funkcjonowała, jako zielony teren rekreacyjny - należy, więc zapewnić potrzeby mieszkańców w tym zakresie. Należy podkreślić, że działka przy ulicy Karmelickiej, nie jest objęta miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (MPZP). Jedynym obowiązującym tu					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				dokumentem planistycznym jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (SUiKZP), które aktualnie jest zmieniane, a składane wnioski dotyczą właśnie tych zmian. Wniosek społeczny nie odbiera w żadnym stopniu przymiotów inwestycyjnych działki, przeciwnie, wskazuje sposób jej zainwestowania dla dobra lokalnej społeczności oraz zgodnie z jej życzeniem. Życzenie to zostało zawarte w uchwale Rady Dzielnicy I (Nr XLIII/ 560/ 2014 z dnia 20 lutego 2014) i dotyczy zmiany obecnego przeznaczenia działki z funkcji mieszkalno-usługowej (MU) na zielen publiczną (ZP). Przez ostatnie dwadzieścia lat działka przy Karmelickiej wielokrotnie zmieniała właściciela, wydawane były decyzje na jej zabudowę, a pozwolenia budowlane przedłużono. Jednak pomimo tego oraz pomimo koniunktury na rynku nieruchomości, działka nie została zagospodarowana. Nie ma, zatem żadnych przesłanek pozwalających sądzić, że kolejna sprzedaż działki będzie skutkować jej „zainwestowaniem”, przeciwnie, można domniemywać, że nadal będzie ona przedmiotem spekulacji nieruchomościami. Należy podkreślić, że zabudowa przedmiotowej działki utrudni cyrkulację powietrza, ale też będzie skutkować intensyfikacją ruchu samochodowego, co należy uznać za skrajnie niekorzystne dla tego obszaru, raz z uwagi na istniejący układ komunikacyjny, dwa z uwagi na katastrofalny zły stan środowiska w centrum miasta. Wobec istotnego niedoboru terenów rekreacyjnych na terenie dzielnicy Stare Miasto, co wielokrotnie podnosili mieszkańcy oraz radni dzielnicy, istnieją istotne przesłanki wskazujące na zainwestowanie działki dla potrzeb rekreacji i kultury — powiązanej z istniejącą infrastrukturą tj. Biblioteką Wojewódzką oraz Małopolski Ogrodem Sztuki. Działania takie mogą być finansowane z grantów europejskich w ramach programów rewitalizacyjnych finansowanych. Zatem przesłanki o potrzebie sprzedaży działki oraz konieczności jej zabudowy należy uznać za nieuzasadnione, zarówno pod względem finansowym, przestrzennym (urbanistycznym) oraz społecznym. Dlatego podtrzymujemy nasz wniosek o zmianę kwalifikacji działek.B. działki nr 167/70, 167/71,167/72 oraz 167/74 obręb 2, Krowodrza [jednostka 21] stanowiące otoczenie Fortu Bronowice przy ul. Rydla - w projekcie studium <u>w nieuzasadniony sposób została dokonana zmiana w stosunku do obecnie obowiązującego studium</u>, wprowadzając obszary MNW w miejsce terenów zieleni. Przedmiotowy teren jako jedyne naturalne skupisko zieleni w tej części miasta powinno być traktowane, jako całość i wszelkie planowane na nim inwestycje powinny być poprzedzone raportem oddziaływań środowiskowych. Przedmiotowy teren i jego gęste zadrzewienie stanowi naturalny filtr dla nadmiernie zanieczyszczonego powietrza w Krakowie i przyczynia się do przewietrzania miasta, a tym samym łagodzi zjawisko smogu. Drzewostan ma charakter pomników przyrody i powinien podlegać ochronie. Na przedmiotowym terenie żyją dzikie zwierzęta - nietoperze, lisy, kuny i stanowi on miejsce lęgowe dla ptactwa, które również powinny podlegać ochronie. Fort relictowy 7 należy do dziedzictwa kulturowego i należy objąć go pełną ochroną wraz z całością zieleni przyfortecznej (łącznie z aleją kasztanowców przy ulicy					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				Rydla). Teren został wywłaszczony na cele wojskowe i obronne, a opuszczenie go przez Wojsko Polskie pozbawia go statusu obszaru militarnego, a tym samym powinien zostać zwrócony gminie Kraków. Infrastruktura komunikacyjna dzielnicy nie jest przystosowana do przyjęcia dodatkowego natężenia drogowego, które byłoby konsekwencją zabudowy przedmiotowej działki. W dzielnicy brakuje terenów zielonych i instytucji o charakterze kulturalnym. Zaproponowane rozwiązanie pozwoli uchronić walory przyrodnicze przyczyni się do stopniowego wzrostu atrakcyjności dzielnicy, poprawy jakości życia mieszkańców oraz wzrostu świadomości ludności o wartościach historycznych. C. Park św. Wincentego a Paulo (zredukowany w projekcie studium o część wzdłuż ul. Piastowskiej) Obr. 4 Krowodrza - działki nr 393/2, 382/21, 382/4, 382/27, 394, 395/1, 395/2, 396, 382/7,382/8 [jednostka 7] D. Skwerek im. Mariana Eilego (działka numer 489/25 obr.5, Grzegórzki Północ, dzielnica II Grzegórzki) przy Rondzie Mogiłskim, naprzeciw sądów, oddzielający teren zabudowany od ul. Powstania Warszawskiego. [jednostka 11] E. Zadrzewione działki z potokiem Młynówka w okolicy ul. Młyńskiej Bocznej należy zachować, jako obszar zieleni. Teren posiada cenne walory przyrodnicze i jest wykazany w Mapie roślinności rzeczywistej Krakowa, jako teren zieleni urządzonej. Teren ten charakteryzuje występowanie dobrze zachowanego kompleksu roślinności wysokiej, o charakterze naturalnym, ukształtowanego wzdłuż dawnego koryta potoku Młynówki i wokół stawu ogrodowego. Na terenie tym występują zadrzewienia (lipy, dęby, buki) istotne dla różnorodności środowiska miejskiego w postaci roślinności według dawnych założeń parkowo-ogrodowych (obiekty dziedzictwa kultury wskazane do ochrony konserwatorskiej, pomnik przyrody) XX Pijarów oraz roślinność wysoka towarzysząca wodom powierzchniowym dawnego stawu i koryta Młynówki. Roślinność ta pełni funkcje ekologiczne i izolacyjne. Ukształtowana jest w formie klina wchodzącego w obszar zwartej zabudowy i powiązana jest naturalnie z terenami otwartymi na wschód od ul. Akacjowej. Stanowi korytarz wymiany i wnikania mas powietrza z obszarów otwartych w głąb zabudowy blokowej osiedla Olsza II. Jest siedliskiem wielu zwierząt, w tym objętych ochroną gatunkową. Dopuszczenie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (MW) spowoduje likwidację terenu zielonego znajdującego się na tej działce ze wszystkimi negatywnymi skutkami dla przyrody, ochrony środowiska, klimatu i mieszkańców Krakowa. [jednostka 27] 7. Ze względu na niski współczynnik lasów - Kraków ma w całej Polsce najmniej lasów w porównaniu z innymi dużymi miastami (lasy w Krakowie zajmują jedynie 4,38 % powierzchni Krakowa), niedopuszczalne przeznaczanie terenów o charakterze leśnym na cele budowlane np. Polana Żywiecka Należy zachować tereny o charakterze leśnym i oznaczyć je w Studium jako odrębną kategorię planistyczną ZL (zieleń leśna). 8. Ze względu na zagrożenie funkcji układu przewietrzania			Ad 6c. uwzględniona częściowo z zastrzeżeniem Ad 6d. uwzględniona z zastrzeżeniem	Ad 6e, 7, 8. nieuwzględniona	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				miasta i regeneracji powietrza poprzez zabudowę korytarzy przewietrzania miasta konieczne jest zachowanie wyznaczonych przez naukowców korytarzy przewietrzania miasta, wolnych od jakiegokolwiek zabudowy. W rozdziale II.5.6 wprowadzenie zapisów wyłączających z możliwości <u>nowej (w stosunku do aktualnego studium)</u> zabudowy obszarów: Dolina Prądnika, Dolina Wilgi, Dolina Serafy z „Malinówką, Obniżenie Toń, Obniżenie Pychowickie. Zapisy o zakazie lokalizacji zabudowy wysokiej, orientowaniu budynków dłuższą osią wzdłuż osi doliny nie zabezpieczają w wystarczającym stopniu drożności korytarzy aerosanitarnych Krakowa. 9. Należy wprowadzić zakaz realizacji <u>nowej</u> zabudowy wzdłuż brzegów zbiorników Bagry i Stawu Płaszowskiego, a w obszarze pomiędzy tymi akwenami konieczne jest zachowanie pozostałości połączeń ekologicznych (a nawet odtworzenie korytarza ekologicznego), natomiast niedopuszczalna jest dalsza zabudowa, rozbudowa i nadbudowa istniejących obiektów. W szczególności dla jednostki urbanistycznej nr 13 należy przywrócić zapisy obowiązującego od niedawna MPZP Płaszowska-Krzywda - działki nr 322/45, 292/3, 294 w projekcie zmiany studium zostały oznaczone jako MW, podczas gdy w planie mają kwalifikację ZP3. Mieszkańcy wnosili wiele uwag do projektu planu Płaszowska-Krzywda mających na celu zachowanie terenów zielonych, które zostały w planie uwzględnione. Dlatego niezrozumiałym są sprzeczne z planem zapisy procedowanego studium. Należy zrezygnować z budowy ul. Kaplickiego ze względu na przerwanie połączenia ekologicznego pomiędzy Stawem Płaszowskim a Bagrami. Nie do zaakceptowania jest przeświadczenie autorów projektu, że zaplanowany przez nich element drogowy jest ważniejszy od zachowania terenów zieleni i korytarzy ekologicznych. 10. Należy zrezygnować z wyznaczenia - kosztem zieleni - <u>nowych obszarów zabudowy wokół Parku Lotników Polskich: UM przy ul. Lema oraz U przy al. Pokoju/ul. Nowohucka [jednostka 28], w tym:</u> a) Rezygnacja z wyznaczania nowych terenów inwestycyjnych po północnej stronie al Pokoju, oraz wschodniej stronie ul. Lema, na gruntach będących częścią Parku Lotników Polskich, oraz przyległych do niego terenach zielonych oznaczonych w studium 2003 jako ZP, a następnie włączenie ich w obręb parku. b) Rezygnacja z wyznaczania nowych terenów inwestycyjnych po zachodniej stronie ul Lema, oraz przekształcenie ich w tereny zieleni urządzonej. Kraków na tle innych dużych miast Polski, oraz większości miast Europy zachodniej cierpi na deficyt zielonych terenów rekreacyjnych, zwłaszcza tych o dużej powierzchni. Zaproponowana wersja studium będzie oznaczała okrojenie ogólnodostępnego obszaru zieleni do ok 35ha, który w dodatku otoczony będzie wysoką zabudową. Dokumenty planistyczne(Plan Ogólny 1988, 1993, 1994, Studium 2003) tworzone od ponad ćwierćwiecza zakładają w omawianym miejscu utworzenie obszaru zieleni publicznej o powierzchni co najmniej 63 hektarów. W odniesieniu do argumentacji miasta przedstawionej w				Ad 9. nieuwzględniona z zastrzeżeniem Ad 10, 11, 12, 13, 14. nieuwzględniona	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				rozpatrzeniu uwag mieszkańców do wersji studium z 2013, należy zauważyć, że każdy park, lub inny teren zieleni znajdujący się w centrum miasta z założenia posiada pełny dostęp do sieci infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, zatem nie może być to argumentem za przekształceniem tego obszaru na tereny inwestycyjne. Kraków boryka się z problemem smogu, dlatego propozycja zmniejszenia powierzchni terenów zielonych w centrum miasta, które w dodatku są mocno zadrzewione, o ponad dwadzieścia hektarów wydaje się skandaliczna. 11. Należy zrezygnować z wyznaczenia nowych obszarów zabudowy MN na terenie bezpośrednio przylegającym do lasu Wolskiego - Poniedziałkowy Dół (nowa zabudowa w stosunku do projektu podlegającego pierwszemu wyłożeniu) [jednostka 19] 12. Absolutnie niedopuszczalne jest przeznaczenie w projekcie zmiany Studium terenu na Woli Justowskiej pomiędzy aleją Kasztanową, aleją Panieńskich Skał, aleją Sosnową (działki 207/3, 207/2, 207/1) jako terenu UM tj. zabudowy wielorodzinnej z usługami. Przedmiotowy teren z obowiązującego w MPZP przeznaczenia MN (zabudowa jednorodzinna), w drugim wyłożeniu otrzymał funkcję UM, a więc przeznaczony został pod budownictwo wielorodzinne z usługami, pomimo iż znajduje się na terenie Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego. Utrzymanie na tym terenie funkcji usługowej/przemysłowej i jej rozszerzenie jest sprzeczne z interesem społecznym - tereny te, bowiem są tradycyjnie zapleczem rekreacyjnym dla całego Krakowa i mają wysokie wartości kulturowe i przyrodnicze (w bezpośrednim sąsiedztwie rezerwatu Panieńskie Skały). Obszar ten od kilkudziesięciu lat, staraniem mieszkańców jest chroniony przed rozbudową zakładu produkcyjnego (BIOMED) stwarzającego zagrożenie dla zdrowia ludzi i przyczyniającego się do degradacji środowiska naturalnego. Kuriozalnym wydaje się wobec powyższego przeznaczenie w Studium tego terenu pod czy zabudowę wielorodzinną. 13. Rezygnacja z budowy metra (dopuszczenie rozbudowy linii tramwajowej, w tym w wersji podziemnej) ze względu na negatywny wpływ na środowisko, ochronę stanowisk archeologicznych w ścisłym centrum miasta oraz ekonomię przedsięwzięcia. Wnosimy o przedstawienie analizy ekonomicznej bieżącej eksploatacji metra, jako warunku rozpatrywania propozycji budowy metra. 14. Uważamy, że Studium wyznacza zawyżoną ponad aktualne potrzeby wielkość obszarów zainwestowanych. W ślad za wnioskami Konfederacji na rzecz Przyszłości Krakowa Cracovia Urbs Europaea do zmiany Studium domagamy się rzetelnej analizy i bilansu wykorzystania terenów oraz oszacowania potrzeb Krakowa na tereny budowlane w perspektywie np. 10 lat.					
22.	2710	05.05.2014	[...]*	Wnosi następującą uwagę: 1a. <u>Jednostka strukturalna nr 13</u> Kraków-Zabłocie, Teren dawnej fabryki „Kabel” położony po wschodniej stronie ul. Wielickiej. Teren dawnej fabryki Kabel, powinien zostać wykluczony z wysokiej zabudowy.	obszar całego miasta	cały zakres Jednostka 13		nieuwzględniona	Przypisy – pozycja 2710

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				W Prognozie Oddziaływania na środowisko w rozdziale 2.4.1 wskazano cyt. „<i>Na podstawie analizy uwarunkowań klimatycznych, orograficznych, zagospodarowanie terenu oraz warunków mikroklimatycznych, jak i literatury, a głównie danych zamieszczonych w pracy Bokwy (2007), na obszarze Krakowa wydzielono kilkanaście obszarów szczególnie narażonych na stagnację zanieczyszczeń. Obszary te są w przeważającej części położone na terenach o niekorzystnych warunkach mikroklimatycznych, w większości gęsto zabudowanych. Do rejonów szczególnie narażonych na stagnację zanieczyszczeń zaliczono: Olszanicę, Bronowice, Prądnik, Borek Fałęcki, Łagiewniki, centrum Krakowa, Olszę, Plaszów, Podgórze, Zabłocie, Wolę Duchacką, Rakowice, Rybitwy, Przewóz, Czyżyny, Nową Hutę, Kujawy, Branice.</i>”. Jednocześnie wbrew zapisom prognozy oddziaływania na środowisko, na tych niekorzystnie położonych terenach dopuszcza się w studium wysoką - gęstą zabudowę. Dotyczy to m.in. terenów fabryki „Kabel” gdzie dopuszczono zabudowę wysoką do 33 metrów. Ponadto teren ten przylega do głównego ciągu komunikacji kołowej ul. Wielickiej -wysoka intensywna zabudowa zatrzyma zanieczyszczenia komunikacyjne, zwłaszcza, że na dokładkę nie przewidziano żadnego pasa zieleni wzdłuż ul. Wielickiej, a tereny czynnie biologicznie wyznaczono na 20% poziomie dla terenów dopuszczonych w 100% jako usługowe wzdłuż ul. Wielickiej. Wysoka zabudowa terenów „Kabla” wetnie się klinem pomiędzy czteropiętrową zabudowę os. Kabel, a jednopiętrową (czyli kilkumetrową) zabudowę os. Domów jednorodzinnych po stronie południowej. To spowoduje, że na terenach tych wytworzy się zjawisko cienia wiatrowego i niskiego ścieśniania atmosfer (Rozdz. 2.4.1 Prognozy, str. 103, akapit 4: „<i>Różnej wysokości...</i>”). Przeczy to ustawowym wymogom ładu przestrzennego i warunkom życia mieszkańców i ochrony ich zdrowia (art. 10 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). Teren „Kabla” usytuowany jest na wysokości zbiornika wodnego Bagry, teren rekreacyjny z warunkami do żaglowania. Wysoka zabudowa po stronie zachodniej zbiornika będzie stanowiła barierę architektoniczną blokującą ruchy powietrza, i tym samym, uniemożliwi żeglowanie. (Rozdz. 2.4.1.Prognozy, str. 103, akapit 6: „<i>Oddziaływanie bariery...</i>”) Wysoka zabudowa przesłoni widok na osi Bagry – Krzemionki - kopiec Krakusa. Z uwagi na powyższe tj. - istnienie warunków terenowych sprzyjających zanieczyszczeniu powietrza, współlistniejące z ruchliwą arterią komunikacyjną ul. Wielickiej, - wymogi zachowania ładu przestrzennego i ochrony warunków życia i zdrowia mieszkańców, - wymogi rekreacyjne i widokowe sąsiedniego terenu Bagry, Wnioskuje o ograniczenie dopuszczalnej wysokości zabudowy w tym terenie do maks.20 m. oraz wyznaczenie pasa zieleni ochronnej wzdłuż ul. Wielickiej. 1b. Cały obszar Krakowa – uwaga ogólna Postulat wprowadzenia zakazu zabudowy wysokiej. Z uwagi na niekorzystne położenie Krakowa w obniżonym terenie, co utrudnia przewietrzanie miasta, postuluje się					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				wylączenie terenów Krakowa z wysokiej zabudowy. Tak jak nie powinno się budować na terenach zalewowych, czy osuwiskowych, tak też tereny lub wręcz całe miasto o utrudnionej cyrkulacji powietrza, powinno zostać wyłączone z zabudowy potęgującej to zjawisko. Dziwi więc fakt, że z jednej strony diagnozuje się problem kiepskiego położenia Krakowa i postuluje potrzebę racjonalnej zabudowy, wskazując jak niekorzystne dla ruchów powietrza jest gęsta i wysoka zabudowa, (por. Rozdz. 2.4.1 Prognozy, str. 99, akapit 4: „O ile ogólne...”- 2 zdania), z drugiej, ignorując zapisy prognozy oddziaływania na środowisko, dopuszcza się wysoką zabudowę, która sprzyja stagnacji powietrza. W efekcie powyższy błąd w planowaniu przestrzennym będzie potęgował zanieczyszczenie powietrza, skutecznie niwelując pozytywne efekty prowadzonego programu wymiany pieców. 2. Cały obszar Krakowa – Tom III Wytyczne do planów miejscowych Ścieżki rowerowe - brak odnośnych zapisów w Wytocznych do miejscowych planów. Zgodnie z art. 10 ust. 2 pkt 5 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, studium winno ustalać kierunki rozwoju systemów komunikacji i infrastruktury technicznej. W ustaleniach studium brakuje zapisów dotyczących kierunku rozwoju komunikacji pieszej i rowerowej. Skupiono się tylko na komunikacji samochodowej. W Rozdz. III.1.2, - pkt 2: w ostatnim zdaniu należy dodać, iż z zakazu powiększania terenów inwestycyjnych kosztem zieleni i wód, wyłączone są nie tylko tereny komunikacji kołowej, i kolejowej, ale także komunikacji pieszej i rowerowej. - ustaleniami punktów 11 i 12 należy objąć także trasy piesze i rowerowe. W Rozdz. III.1.4. należy wprowadzić oznaczenie dla ciągów pieszych i rowerowych lub poszerzyć/zmodyfikować definicję dla terenów komunikacji kołowej, tak aby w studium ten aspekt komunikacji został uwzględniony. Jeśli samo studium nie będzie wskazywało przebiegu ścieżek rowerowych i pieszych, to jednak muszą w nim być wprowadzone zapisy umożliwiające uwzględnienie w miejscowych planach ścieżek pieszych i rowerowych, bez kolizji z treścią studium. 3a. Cały obszar Krakowa – Tom III Wytyczne do planów miejscowych Postulat wprowadzenia zakazu podziału działek jeśli nie będzie zachowany obszar biologicznie czynny. Należy usnąć występującą lukę w uregulowaniach Gminy umożliwiającą podział działki bez zachowania wskaźnika terenu czynnego biologicznie dla nowo wydzielonych działek. W Rozdz. III.1.2. pkt 20 należy dodać zapis zakazujący podziału działek, jeśli w wyniku podziału podzielone działki nie będą spełniały minimalnego wskaźnika terenu czynnego biologicznie. W obecnej chwili, kwestia zachowania minimalnych					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				wskaźników terenów czynnych biologicznie jest uwzględniana tylko przy wydawaniu pozwoleń na budowę. Nie jest sprawdzana przy dokonywaniu podziału działek. Po wykonaniu inwestycji i oddaniu jej do użytku, część zielona jest oddzielana od terenu zabudowanego, w wyniku czego teren zabudowany przestaje spełniać nakazane w studium/ miejscowym planie niezbędne minimum terenów czynnych biologicznie. Powyższa luka systemowa sprawia, że systematycznie ubywa w mieście terenów czynnych biologicznie na rzecz betonu. Powyższy zapis umożliwi realizację zaleceń wyrażonych w rozdziale 2.4.1 Wskazania w zakresie poprawy jakości powietrza - zlecenie powiększania udziału terenów zieleni urządzonej a zwłaszcza powierzchni parkowych w obszarach zwartej zabudowy mieszkaniowej, w tym przestrzeganie minimalnej wartości wskaźnika terenów biologicznie czynnych, nie mniejszej niż 20% w strefie zabudowy średmiejskiej. 3b. Cały obszar Krakowa – Tom III Wytyczne do planów W Rozdz. III.1.2 pkt 19 i 20 w jawny sposób umożliwiają unikanie przestrzegania wymaganych parametrów terenów czynnych biologicznie. Powinny zostać one usunięte z zapisów Wytycznych. Uniemożliwiają one odzyskanie (w perspektywie dziesięciu lat) straconych terenów zielonych (czynnych biologicznie), ponieważ sankcjonują obecny stan rzeczy. 4. Trasa Nowopłaszowska - jednostka 13 i 30. Postulat zmiany przebiegu Trasy Nowopłaszowskiej od brzegów Zbiornika Bagry w celu umożliwienia pełnienia funkcji siedliskowych i korytarza ekologicznego, zapobieżenia degradacji obszarów zbiornika Bagry i Stawu Płaszowskiego. Trasa Nowopłaszowska będzie przebiegała obok terenów chronionych i miejsca rekreacji i wypoczynku zalewu Bagry, czyli jedyne w południowej części Krakowa terenu kąpieliskowego, spacerowego, połowu ryb. Dodatkowo powstanie takiej trasy szybkiego ruchu (główny ciąg drogowy) zwiększy ruch tranzytowy z południa Krakowa na wschód i północny-wschód miasta skutecznie, konkurując z autostradą jako dłuższą kilometrażowo alternatywą. Budowana obecnie sieć tramwajowa z ul. Wielickiej do Nowego Płaszowa- Klimeckiego wytworzy pewną niewielką przewagę komunikacji zbiorowej nad komunikacją samochodową. Budowa trasy Nowopłaszowskiej zniweluje skutecznie tę przewagę, potęgując ruch samochodowy w Krakowie, jako znacznie szybsze rozwiązanie komunikacyjne. Przeczy to polityce Krakowa, mającej na celu wyprowadzenie ruchu samochodowego z miasta na rzecz komunikacji zbiorowej (tramwaj, SKA, metro). Trasa ta powinna być zamieniona na połączenie drogowo rowerowe o charakterze lokalnym (droga jednopasmowa) przebiegającym na południe od zbiornika, bez przecinania terenów zielonych Zalewu Bagry i stawu Płaszowskiego. 5. Cały obszar Krakowa – Tom III Wytyczne do planów miejscowych Kompensacja drzew winna następować w tej samej jednostce strukturalnej.					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				W Rozdz. III. Powinno zostać wskazane, że kompensacja wyciętych pod inwestycję drzew winna następować w tej samej jednostce urbanistycznej. Powyższy zapis umożliwi utrzymanie drzewostanu poszczególnych części Krakowa na względnie stałym poziomie. W obecnej chwili trwa proceder sadzenia drzew na obrzeżach miasta kosztem pustynnienia centrum, na co coraz częściej wskazują mieszkańcy. Fakt ten jest pomijany przy tworzeniu dokumentów planistycznych i wykonawczych, choć w Prognozie (por. Rozdz. 2.4.1 Prognozy, str. 99, akapit 5: „Zwarto zabudowane...”)) wyraźnie jest wskazane, że brak drzew w terenie zabudowanym sprzyja powstawaniu zjawiska tzw. Wysp ciepła co sprzyja wzrostowi zanieczyszczenia miasta. W efekcie powyższy błąd systemowy będzie potęgował zanieczyszczenie powietrza, skutecznie osłabiając , lub wręcz niwelując pozytywne efekty prowadzonego programu wymiany pieców.					
23.	2787	05.05.2014	[...]*	Wnosi następujące uwagi: 1. Tereny pomiędzy ul. Longinusa Podbiپیęty, a ul. Zakarnie, Podbagnie powinny pozostać zakwalifikowane jako tereny zieleni nieurządzonej, tak jak to jest określone w obowiązującym dotychczas Studium i w wersji Studium z pierwszego wyłożenia, gdyż stanowią one część ważnego korytarza ekologicznego, łączącego tereny wzdłuż rzeki Wisły z Łakami Nowohuckimi. [jednostka. 56] 2. Należy skorygować granice terenu zieleni ZU zlokalizowanego pomiędzy ul. Boruty-Spiechowicza, a ul. Bieńczyką, poprzez powiększenie go o pas zieleni łączący ten teren z ul. Bieńczyką - działka 27/4 obr. 51 Nowa Huta. Jest to obecnie część Parku Wiśniowy Sad, uwzględnienie tego fragmentu zieleni w Studium jest ważne z uwagi na fakt, że jest to teren stanowiący „zielony korytarz”, którym przemieszczają się mieszkańcy Nowej Huty w kierunku ul. Bieńczyckiej i nadal powinien on pełnić tę funkcję, jako fragment parku. [jednostka 47] 3. Teren ZU, zlokalizowany pomiędzy ul. Tomickiego, a ul. Nowohucką, został znacznie zawężony na wysokości działki nr 95/1 obr. 54 Nowa Huta, w stosunku do granic wyznaczonych w wersji Studium z pierwszego wyłożenia. Teren ten pełni funkcję korytarza ekologicznego prowadzącego od Łąki Nowohuckich w kierunku Parku Lotników i ma znaczenie dla ciągłości systemu zieleni, a takie zwężenie tego terenu prowadzi praktycznie do przerwania jego ciągłości. W związku z powyższym należy przywrócić dawną szerokość tego pasa zieleni. [jednostka 48] 4. Należy wydzielić teren dz. nr 632/12 (północna połowa nieruchomości), 128/3,127/3 obr. 41 Krowodrza oraz fragmenty działek sąsiednich - tereny z zagospodarowaną zielenią, jako oddzielny teren ZU. Wprawdzie <i>istniejące tereny zielone urządzone w ramach terenów inwestycyjnych podlegają ochronie poprzez zapisy w poszczególnych jednostkach urbanistycznych określające minimalną powierzchnię biologicznie czynną</i>, ale należy zwrócić uwagę na fakt, że przedmiotowy teren znajduje się w obrębie jednostki urbanistycznej nr 23, dla której ustalono	obszar całego miasta	Jednostka 7 Jednostka 12 Jednostka 13 Jednostka 16 Jednostka 21 Jednostka 23 Jednostka 24 Jednostka 27 Jednostka 29 Jednostka 30 Jednostka 31 Jednostka 45 Jednostka 47 Jednostka 48 Jednostka 49 Jednostka 51 Jednostka 52 Jednostka 56		Ad 1. nieuwzględnione Ad 2. nieuwzględniona z zastrzeżeniem Ad 3, 4. nieuwzględniona	Przypisy – pozycja 2787

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				powierzchnię biologicznie czynną dla terenów MW min. 30%. Przy tak ustalonym parametrze powierzchni biologicznie czynnej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, zabudowanie ww. terenu będzie zgodne z prawem miejscowym. Przy obecnej presji inwestycyjnej istnieje realne ryzyko zabudowania ww. terenu, a pełni on ważną funkcję dla rekreacji mieszkańców, jako jeden z niewielu terenów zieleni urządzonej w okolicy. Należy zwrócić uwagę na fakt, że w okolicy zlokalizowana jest głównie zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, w związku z czym zapotrzebowanie na tereny zieleni urządzonej w tej części Krakowa jest duże. Na terenie tej samej jednostki urbanistycznej, przy ul. Pużaka (dz. 654/14 obr. 41 Krowodrza), znajduje się teren o analogicznej funkcji i podobnym zagospodarowaniu - zieleniec o pow. ok. 8a. Mimo, że jest to teren o znacznie mniejszej powierzchni, niż teren, którego dotyczy niniejsza uwaga, został on wyodrębniony w projekcie Studium z terenu MW, jako teren ZU. W związku z powyższym, teren przy ul. Marii Jaremy powinien zostać potraktowany analogicznie. Jest to konieczne w celu ochrony tego terenu przed zabudową i zachowania jego dotychczasowej funkcji. [jednostka 23] 5. Cała działka nr 215/27 obr. 1 Nowa Huta powinna być zakwalifikowana jako teren ZU, gdyż w całości stanowi urządzonej park miejski Fort Batowice, a na rysunku Studium południowy fragment działki przy ul. Wawelskiej zakwalifikowano jako MW, mimo, iż jest to park. [jednostka 45] 6. Działka 36/1 obr. 2 Nowa Huta przy ul. Wawelskiej stanowi część Plant Mistrzejowickich - zatem powinna być zakwalifikowana jako ZU, a nie MW. Ponadto cała działka nr 28/195 obr. 2 Nowa Huta powinna być zakwalifikowana jako ZU, gdyż jest to również teren ww. parku. [jednostka 45] 7. Teren dz. nr 13/23, 13/9 i 14/6 obr. 4 Śródmieście powinien być zakwalifikowany jako ZU, gdyż stanowi zieleni urządzonej - ogród Pijarów. [jednostka 27] 8. Teren zieleni obejmujący dz. nr 430/1, 642, 632/1, 632/2, 632/3, 633/2, 610, 611, 612, 613, 606/2, 566/3, 566/2 (północna część), 606/1, 606/3, 562, 557, 566/1 obr. 43 Krowodrza powinien zostać zakwalifikowane jako ZU, gdyż jest to urządzonej zieleniec Młynówka Dominikańska, z alejkami i elementami małej architektury, stanowiący „zielony korytarz”, którym powinien zachować ciągłość. [jednostka 24] 9. Teren zieleni obejmujący dz. nr 210/22, 195/1, 194/2, 194/3, 191/17, 191/18, 144/16, 144/18 obr. 16 Śródmieście powinien zostać zakwalifikowane jako ZU, gdyż stanowią one fragmenty parku miejskiego Dąbie. [jednostka 29] 10. Wszystkie ogrody klasztorne w centrum miasta należy zakwalifikować jako ZU, gdyż pełnią one funkcje przyrodnicze i są bardzo cennymi terenami zieleni pomimo, iż nie są publicznie dostępne, z uwagi na gęstość zabudowy w centrum miasta i deficyt terenów zieleni. [ocm]			Ad 5. uwzględniona z zastrzeżeniem	Ad 6, 7, 8, 9, 10. nieuwzględniona	
							Ad 11.		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				11. Teren zieleni obejmujący dz. 715/9 obr. 4 Krowodrza, 788 obr. 2 Krowodrza należy zakwalifikować jako ZU, gdyż stanowią one teren parku miejskiego Młynówki Królewskiej. [jednostka 7 i 21] 12. Teren zieleni obejmujący dz. nr 22/3, 22/4 obr. 44 Krowodrza należy zakwalifikować jako ZU, gdyż stanowią one zieleniec wzdłuż potoku Białucha. [jednostka 24] 13. Całą powierzchnię działki nr 437/4 obr. 12 Podgórze należy zakwalifikować jako ZU, gdyż jest to w całości miejski Park Bednarskiego. [jednostka 12] 14. Całą powierzchnię działek nr 21/13 obr. 17 Podgórze i 1/9 obr. 19 Podgórze należy zakwalifikować jako ZU, gdyż są to w całości działki stanowiące część parku miejskiego Płaszów. [jednostka 30] 15. Całą powierzchnię działek nr 206/20, 228/16, 225/4, 224/3 obr. 55 Podgórze należy zakwalifikować jako ZU, gdyż są to w całości działki stanowiące część parku miejskiego Lilii Wenedy. [jednostka 31] 16. Teren zieleni obejmujący dz. nr 351/439 obr. 55 Podgórze należy zakwalifikować jako ZU, gdyż jest to fragment parku miejskiego Aleksandry. [jednostka 51] 17. Teren zieleni obejmujący dz. nr 115/4, 115/5, 115/6, 115/7, 121/5, 122/2, 123/2 obr. 59 Podgórze należy zakwalifikować jako ZU, gdyż jest to fragment parku miejskiego Rząka. [jednostka 52] 18. Cała działka nr 408/12 obr. 105 Podgórze oraz dz. nr 380/1 obr. 105 Podgórze, a także fragmenty dz. nr 466/1, 466/10, 466/11, 471/8 obr. 105 Podgórze powinny być przeznaczona pod ZU (wszystkie tereny ZP zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Płaszów-Rybitwy). Poza ww. działkami, wszystkie tereny ujęte w przedmiotowym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego jako tereny ZP, powinny w Studium zostać zakwalifikowane jako ZU. Powyższa uwaga wynika z faktu, że rozwijające się w tej części Krakowa osiedla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej pozbawione są urządzonych terenów zieleni. Ponadto odizolowane są one uciążliwymi ciągami komunikacyjnymi oraz terenami przemysłowymi od najbliższych istniejących bądź projektowanych parków miejskich. [jednostka 49] 19. Działki nr 132/14, 132/13, 133/1, 134/17 obr. 31 Podgórze powinny zostać zakwalifikowane jako ZU, gdyż stanowią fragment terenu zieleni wzdłuż rzeki Wilgi. [jednostka 16] 20. Należy wprowadzić tereny ZP wokół Stawu Płaszowskiego i Zalewu Bagry. Zgodnie z Prognozą oddziaływania na środowisko, sporządzona w ramach zmiany Studium: „...Zarówno Bagry jak i Staw Płaszowski stanowią ważne obiekty pod względem ochrony cennych gatunków ptaków. Dla zachowania zasobów środowiska			uwzględniona częściowo	Ad 12, 13. nieuwzględniona Ad 14. nieuwzględniona z zastrzeżeniem Ad 15, 16, 17, 18, 19, 20. nieuwzględniona	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ważne jest zabezpieczenie jak największej ilości terenów niezabudowanych w otoczeniu zbiorników... " Ponadto otoczenie ww. zbiorników wodnych jest również cennym terenem rekreacyjnym, użytkowanym przez mieszkańców Krakowa. Zgodnie z Prognozą,...Podniesienia wartości użytkowych w kierunku wytworzenia przestrzeni rekreacyjnej, wymaga także otoczenie zrekultywowanych wyrobisk, a głównie zbiorników Przylasek Rusiecki, Bagry, Zakrzówek, Staw Płaszowski. Adaptacja tego terenu uwzględniać musi fakt, że obiekty te są ważnym miejscem rozrodu chronionych gatunków płazów i ptaków. Wskazane kierunki rekultywacji, polegające na ukształtowaniu nowych wartości użytkowych miejsca, mogą przyczynić się do stworzenia miejsc o unikatowej wartości..." [jednostka 13 i 30]					
24.	3048	05.05.2014	[...]*	Wnoszą o: <u>jednostka 19</u> 1. Zmianę przeznaczenia działek 258/8, 258/5, 259/12, 259/4 obręb 9 Krowodrza z U na ZU z pozwoleniem na odtworzenie/rekonstrukcję spalonego w 2002 r. kościoła z Komorowic lub pozwolenie na przeniesienie innego zabytkowego obiektu zagrożonego zniszczeniem wraz z możliwością wprowadzania innych drewnianych obiektów zabytkowych w granice Zespołu Budownictwa Drewnianego wpisanego rejestru zabytków. 2. Zaznaczenie na planszy K2 informacji, iż zabytkowy Zespół Budownictwa Drewnianego jest wpisany do rejestru zabytków. 3. Włączenie w granice terenu Zespołu Budownictwa Drewnianego zabytkowej chałupy z Pasieki koło Czernichowa. 4. Wykreślenie z rysunków 2 i 3 uwarunkowań terenu z funkcją usług komercyjnych na działkach 354/1, 354/2, 354/4, 354/7, 354/8. 354/9, 354/10, 354/11, 354/12. <u>Uwagi ogólne:</u> 5. Ochronę otoczenia Wisły przed dalszą obudową jej brzegów wielkimi kubaturami – w celu zachowania ekspozycji najstarszych zabytków i panoram Krakowa oraz bliskich i dalekich wglądów krajobrazowych; negatywnym przykładem może być ul. Kościuszki z funkcją UC i dopuszczalną zabudową do 25 m wysokości czy zabudowa MW pomiędzy ulicami Dietla, Sukiennicza, Koletek i inne. 6. Wprowadzenie zapisów dających zdecydowane ograniczenie postępującej przebudowy kamienic i zmiany ich na hotele, biura i „akademiki”, celem ochrony zabytkowego Krakowa i jego tożsamości przed zamianą do na miasto taniej rozrywki i miasto zdominowane przez usługi skierowane w większości do turystów. 7. Wprowadzenie zapisów wykluczających możliwości zabudowywania wewnątrz kwartałów miejskich nowymi obiektami kubaturowymi z garażami, parkingami zastępujących likwidowaną istniejącą tam do tej pory zieleni. 8. Wprowadzenie zapisów gwarantujących bezwzględną	obszar całego miasta	cały zakres Jednostka 19		Ad 1, 2. nieuwzględniona z zastrzeżeniem Ad 3. --- Ad 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10. nieuwzględniona	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				ochronę drzew i zieleni na terenie śródmieścia w celu poprawy jakości środowiska w mieście. 9. Wprowadzenie zapisów narzucających nowym obiektom budowlanym w miejscach uzupełniających luki pierzei ulic, obowiązku zachowania istniejących linii zabudowy, wysokości wznoszonych budynków a więc ochrona przed ich dominacją nad zabytkowymi obiektami. 10. Wyeliminowanie przykładów rozbieżności zapisów studium z zapisami niedawno uchwalonych mpzp.					
25.	3427	05.05.2014	[...]*	Wnosi do Układu dróg komunikacji kołowej w zachodniej części Krakowa: - o wprowadzenie do projektu połączenia komunikacyjnego trasą drogową o klasie drogi głównej ruchu przyspieszonego (KDGP) lub przynajmniej o klasie drogi głównej (KDG) -dwujezdniowej (z trzema pasami ruchu w każdym z kierunków) - istniejących węzłów drogowych: dwupoziomowego skrzyżowania ulicy Opolskiej z ulicą W. Weissa (na północnym końcu wnioskowanego połączenia komunikacyjnego) ze skrzyżowaniem ulicy Księcia Józefa z Mostem Zwierzynieckim (na południowym końcu wnioskowanego połączenia komunikacyjnego). Wnioskowana trasa komunikacji kołowej powinna przebiegać następująco: wzdłuż istniejącej ulicy W. Weissa, wiaduktem nad układem torów kolejowych, wzdłuż istniejących ulic - B. Głowackiego i Piastowskiej, tunelem pod korytem Rudawy i pod grzbietem Wzgórza Św. Bronisławy. <u>Uzasadnienie:</u> Wnioskowana trasa została przewidziana do zrealizowania już kilkadziesiąt lat temu, jako część tak zwanej „Trzeciej Obwodnicy Krakowa”, mającej za zadanie skutecznie odciążyć od nadmiernego ruchu kołowego „Drugą Obwodnicę Krakowa”, czyli między innymi Aleje Trzech Wieszców i Most Dębicki. Dotychczas zrealizowano niektóre fragmenty projektowanej „Trzeciej Obwodnicy” a wśród nich dwupoziomowe skrzyżowanie ulicy Opolskiej z ulicą W. Weissa oraz Most Zwierzyniecki z dwupoziomowym skrzyżowaniem z ulicą Księcia Józefa i ulicę Gen. B. Zielińskiego. Dla umożliwienia budowy wnioskowanej trasy, wzdłuż ulic W. Weissa, B. Głowackiego i Piastowskiej utrzymywana jest wciąż odpowiednia rezerwa terenu. Pomimo braku bezpośredniego połączenia ulicy Piastowskiej z Mostem Zwierzynieckim (tunelem pod Wzgórzem Św. Bronisławy), takie zastępcze połączenie jednak funkcjonuje i częściowo odciąża Aleje Trzech Wieszców (samochody w kierunku z północy na południe jeżdżą ulicami Królowej Jadwigi i Księcia Józefa). Projektowana tak zwana „Trasa Zwierzyniecka”, biegnąca od ulicy Armii Krajowej tunelem pod Doliną Rudawy i Kopcem Kościuszki, nigdy nie zastąpi w pełni wnioskowanej trasy „Weissa - Most Zwierzyniecki”, bo łączyć będzie (po wybudowaniu) inne obszary miasta. W dodatku „Trasa Zwierzyniecka” ma mniejsze szanse na szybką realizację, bo jej koszt realizacji jest znacząco wyższy od wnioskowanej trasy „Weissa - Most Zwierzyniecki” - wymaga bowiem jednoczesnej budowy dłuższego tunelu, nowego mostu nad Doliną Wisły oraz całego południowego odcinka trasy aż do ulicy W. Witosa. Brak wnioskowanej trasy „Weissa - Most Zwierzyniecki” uniemożliwi kiedykolwiek w pełni	obszar całego miasta	komunikacja		niewwzględniona	Przypisy – pozycja 3427

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				skuteczne odciążenie od ruchu kołowego Alej Trzech Wieszców, Mostu Dębnickiego i ulicy M. Konopnickiej.					
26.	3447	05.05.2014	[...]*	Wnosi następujące uwagi: (poniższe stwierdzenia i uwagi są opinią w tej sprawie) I. Uwagi ogólne. 1. Nasze zastrzeżenia budzi wyjaśnienie co do sposobu zastosowania wniosków, złożonych w 2008 r. w związku z ogłoszeniem o przystąpieniu do sporządzania studium. Całość wniosku została - zgodnie z Załącznikiem do Zarządzenia Nr 1885/2009 PMK z dnia 28 sierpnia 2009 r. - uwzględniona bez zastrzeżeń. Nie rozumiemy, czy Urząd, sporządzający stosowny dokument w trybie przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym może obwieścić uwzględnienie wniosków (dorożumiane: w całości i bez zastrzeżeń), następnie część z nich zastosować, zaś innej części nie stosować? Na wszelki wypadek podtrzymujemy i powtórnie wnosimy uwagę, zgłoszoną w tym zakresie na wstępie pisma z daty 2013-08-17 (tj. uwagi w związku z wyłożeniem studium w ub. roku). Wobec sformułowania Zarządzenia nr 221/2014 PMK z dnia 31.01.2014 r., zał. nr 8, poz 8061, przypisy nr jw.: „...został sporządzony projekt zmiany studium, który wyłożono do publicznego wglądu i do którego można było składać uwagi. Rozpatrzenie wniosków do studium na wstępnym etapie prac nie mogło być, więc ostatecznym rozstrzygnięciem...”, z ostrożności, wnosimy w trybie składania uwag i jako uwagi do wyłożonego projektu studium - całość wniosków, złożonych w 2008 r. (w załączeniu). 2. Kraków potrzebuje rozwoju pod względem jakości poziomu życia mieszkańców. Naszym zdaniem wprowadzanie zbyt wysokiej zabudowy (wskazaliśmy problem w uprzednio złożonych uwagach), uszczuplanie zieleni i walorów krajobrazowych obniży tę jakość. Z nadmierną wysokością wiąże się problem przewietrzania miasta, obudowywania i zasłaniania zielonych wzgórz (dotychczas, przez całe wieki kształtujących indywidualny krajobraz i sylwetę Krakowa) oraz przesłaniania widoków charakterystycznych składników historycznej przestrzeni miasta. Dotyczy to szczególnie relacji wzgórz krakowskich z Wisłą i jej wnętrzem. Jeśli ową analizą, którą przywołuje Urząd w ostatnim zdaniu punktu „Ad. 3” (sic) jest opracowanie „Możliwości lokalizowania obiektów wysokościowych w aspekcie ochrony panoramy miasta Krakowa – analiza”, oprac. zbior. Kraków 2009, to, naszym zdaniem, nie może ono być wyłączną - ani nawet główną - podstawą do kreowania krajobrazu Krakowa dla przyszłych pokoleń. Ustosunkowaliśmy się do tego zagadnienia m.in. podczas konferencji publicznej „Jakość krajobrazu i przestrzeni publicznej Krakowa”, jak odbyła się 2010-10-27. z dyskusją m.in. w związku z omawianym opracowaniem. W stanie, jaki znamy z 2010 r., w naszej ocenie opracowanie obejmuje zdecydowanie zbyt wąski zakres zagadnień. Tymczasem malowniczy obszar Krakowa jest wyjątkowo urozmaicony i skomplikowany pod względem różnorodności ukształtowania oraz pokrycia terenu, co, wraz z walorami historycznej i przyrodniczej substancji, stanowi o tożsamości i indywidualności miasta. Kształtowanie	obszar całego miasta	cały zakres		niewuwzględniona	Przypisy – pozycja 3447

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				krajobrazu Krakowa wymaga więc szerokiej dyskusji, z udziałem tak fachowców jak i społeczeństwa: w Krakowie są specjaliści z wieloletnim doświadczeniem w dziedzinie kształtowania krajobrazu, całe jednostki naukowe w tym temacie się specjalizujące a także istnieją opracowania i analizy, dotyczące zagadnień krajobrazowych (w skali całego miasta oraz poszczególnych problemów czy obszarów). W tej sytuacji, jako uwagę, ponownie wnosimy o przeanalizowanie naszych uwag, złożonych pismem wspomnianym wyżej, 2013-08-17 (w odp. na ubiegłoroczne ogłoszenie PMK ws. wyłożenia) w zakresie, w jakim nie zostały one uwzględnione. II. Uwagi i spostrzeżenia w zakresie zagadnień, dotyczących otoczenia Wisły, będące m. in. konsekwencją uprzednich postulatów i wystąpień w tej sprawie. Od lat rozwija się społeczne rzecznictwo dla spójnego estetycznie i funkcjonalnie powiązania historycznych granic Krakowa: Opactw OO Benedyktynów w Tyńcu i OO Cystersów w Mogile. Ośią krajobrazowej łączności obu obiektów, jest rzeka Wisła wraz z jej średnio-wiejskimi bulwarami. Kilkanaście lat temu inicjatorzy przyjęli dla określania tego obszaru nazwę Trasa rekreacyjna VIA EUROPEA (mówimy o rekreacji tak duchowej, jak fizycznej). Podkreśla ona europejskie fundamenty polskiej kultury, w tym estetyczne relacje pomiędzy Krakowem a Rzymem. Propozycja 1: (dotyczy przewidzenia w Studium ustanowienia Parku Kulturowego VIA EUROPEA) Wprowadzenie czwartego parku kulturowego w „Studium uwarunkowań i... ” (do części II 4.5 Studium) - proponujemy Park Kulturowy VIA EUROPEA Ochronie winna podlegać tafla rzeki Wisły oraz powiązanie wartości przyrodniczych, gospodarczych i duchowych w charakterystyczną przestrzeń dziedzictwa narodowego - krajobrazowej trasy pomiędzy Tyńcem a Mogiłą. Przenikanie i nawarstwianie się owych wartości stanowi o istocie tożsamości Krakowa jako stolicy polskiej pamięci. Znaczenie i użytkowanie tych walorów również jako trasy rekreacyjnej, wzrasta wraz ze potrzebami aktywności fizycznej i kontaktu z wartościami współczesnego społeczeństwa Europy sieci wiedzy i wymiany informacji. Park Kulturowy VIA EUROPEA powinien obejmować: obszar wokół Klasztoru OO Benedyktynów w Tyńcu, brzegi wiślane na całej prawo- i lewobrzeżnej długości pomiędzy przystanią rzeczną w Tyńcu a Mostem Wandy oraz obszar wokół Klasztoru OO Cystersów w Mogile. Na całym ok. 24 kilometrowym odcinku Wisły, na niepowtarzalną całość krajobrazu składają się wybitne wartości przyrodnicze, gospodarcze i duchowe. Propozycja 2: (dotyczy ustanowienie Projektu strategicznego Park Kultury VIA EUROPEA.) Wprowadzenie nowego projektu strategicznego „Park Kultury VIA EUROPEA, w miejsce obecnego ustalenia „Park rzeki Wisły” w części II.4.8 Studium: proponujemy projekt strategiczny Park Kultury VIA EUROPEA Celem projektu strategicznego Park Kultury VIA EUROPEA powinna stać się kompleksowa ochrona					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				istniejących wartości oraz przywrócenie utraconych walorów otoczenia Wisły na obszarze pomiędzy Tyńcem a Mogiłą. Rewaloryzacja taka powinna podnieść jakość korzystania przez krakowian z trasy rekreacyjnej wzdłuż Wisły - dla kultury fizycznej i kultury pamięci. Przywrócenie utraconych i wzbogacenie istniejących wartości przyrodniczych i kulturalnych na długości 24 kilometrów rozwinie źródła formacji pracy solidarnej mieszkańców Krakowa, ułatwi korzystanie z usług społecznych i przedsiębiorczości gospodarki opartej na wiedzy; dzięki temu zaś umocni znaczenie Krakowa jako stolicy polskiej pamięci i tożsamości, podniesie pomyślność mieszkańców z pracy solidarnej - a przez to i atrakcyjność gospodarczą miasta i regionu. Dla uzasadnienia podajemy wybór uwag, zawartych do sporządzania mpzp „Bulwary Wisły” w odniesieniu do całego wnętrza Wisły (od Tyńca do Mogiły): <i>„[...]I. Krakowski odcinek rzeki Wisły winien być rozpatrywany niejako lokalny i doraźny problem gminny, ale jako zagadnienie należące do wielkiego dziedzictwa narodowego i światowego (w zakresie kulturowym) oraz systemu korytarzy ekologicznych o ponadeuropejskim znaczeniu[...]</i> <i>2. Należy zatem uwzględniać fakt, że w Krakowie Wisła i jej otoczenie to:</i> <i>- obszar, który zachował w znacznym stopniu charakter rzeki i jej otoczenia o niezwyklej wartościach przyrodniczych,</i> <i>- fundamentalny element kompozycji przestrzeni miejskiej Krakowa i wyróżnik tożsamości Krakowa, ukształtowany przez przyrodę i człowieka</i> <i>- przestrzeń w krajobrazie kulturowym, która uwidacznia różnorodne historyczne składniki współczesnego Krakowa i ich indywidualny wyraz. Dzięki temu nadal czytelna jest specyfika urbanistyczna miasta i kształtowana jest samoświadomość jego mieszkańców.</i> <i>3. [...] należy ująć przestrzeń wnętrza Wisły jako kluczową determinantę jakości życia krakowian w centrum miasta. Wymaga to uwzględnienia uwarunkowań społecznych oraz środowiskowych, w tym szerokiego wachlarza potrzeb mieszkańców, poczynwszy od roli Wisły w kształtowaniu klimatu i przewietrzaniu centrum miasta po funkcję miejsca kontemplacji i rekreacji.</i> <i>4. Celem [...] powinno być sformułowania warunków polityki planowania przestrzennego dla tego obszaru, zapewniających mu:</i> <i>- uchronienie od zataraty wyjątkowych i istotnych wartości,</i> <i>- wykluczenie dewastacji i utraty jego szczególnego piękna.</i> <i>Instrumentem ochrony elementów decydujących o zachowaniu wartości i atrakcyjności terenu stać się powinien:</i> <i>[...]- ustanowienie parku kulturowego wnętrza Wisły, zgodnie z ustawą o ochronie zabytków.</i> <i>- wykorzystanie koncepcji systemu parków rzecznych jako składnika zrównoważonego rozwoju przestrzennego Krakowa. „</i> Rozstrzygnięcia oprzeć na niezależnych analizach					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				krajobrazowych i konserwatorskich, uwzględniających wspomniane wyżej bogactwo naturalne, wartości urbanistyki i architektury Krakowa oraz walory wnętrza krajobrazowego doliny Wisły, z wykorzystaniem opracowań już istniejących, wymagających aktualizacji i syntezy (cytujemy poszczególne fragmenty): - „Przy sporządzaniu analiz należy pamiętać o wyjątkowych uwarunkowaniach krajobrazowych, na które składają się widoki bliskie (w rejonie bulwarów) i dalekie, sięgające po krawędzie doliny, wyznaczone przez wzniesienia Bramy Krakowskiej, z pasmami Bielania i Sikornika, Krzemionek Podgórskich i Dębnickich, z uwzględnieniem dominaty Wawelu i Skalki oraz panoram Krakowa. Kazimierza. Podgórze, Dębnik i Zwierzyńca, eksponowanych od strony Wisły.” - „Szczególnie należy wystrzegać się prymitywnej interpretacji hasła „odwracania Krakowa do Wisły”, rozumianego jako zabudowanie bulwarów. Historyczny Kraków stykał się bezpośrednio z Wisłą tylko poprzez niektóre zespoły zabudowy, np: Wawel, Skalkę, klasztor ss. Norbertanek, śródmieście Podgórze. Nad Wisłą znajdują się za to skwery, parki a także tereny zielone czekające na urządzenie. Jest to specyfiką Krakowa, odróżniającą się jakością przestrzeni od typowych rozwiązań licznych miast, które rzeki szczególnie obudowały.” - „Oczekiwany kierunek dyspozycji planistycznych zakłada utrzymanie szerokiej i wolnej od zabudowy przestrzeni koryta rzeki i jej brzegów, zagospodarowanych jako zielone bulwary i skwery. Podstawową funkcją tej przestrzeni winna wynikać z niej: - roli w doskonałej ekspozycji zespołów zabytkowych Krakowa - naturalnych walorów rekreacyjnych - roli korytarza ekologicznego drożnego na całej długości, jako drogi migracji zwierząt i ciągu arosanitarne, istotnego dla przewietrzania miasta, - roli podstawowego ciągu edukacyjno-rekreacyjnego Krakowa, służącego mieszkańcom i turystom zgodnie z ideą „Via Europea”, zgłoszoną przez naszą Konfederację.” - „Za wykluczone uważamy zatem: - przekształcenie brzegów Wisły w ciąg tranzytowej komunikacji kołowej. - wprowadzanie zabudowy (np. hotelowej czy „apartamentowej”, itp.), która powstaje kosztem walorów przestrzeni publicznej miasta. Przestrzeń ta bowiem jest dobrem zarówno mieszkańców Krakowa i całej Polski, jako pomnik narodowego i światowego dziedzictwa i nie może zostać zawłaszczona przez inwestorów. Dotyczy to również nadbudów i przekształceń istniejących obiektów [...] - tworzenie barier ekologicznych i przeszkód w przewietrzaniu miasta w postaci obiektów kubaturowych nowoprojektowanych lub nadbudowywanych. Zgłoszone pismem jw. uwagi wyrażały m.in. oczekiwania, iż zachowane zostaną indywidualne i specyficzne cechy dzielnic historycznych oraz obiektów usytuowanych wzdłuż rzeki i ich kontekstu, walory widoków i panoram, ekspozycji biernej i czynnej, zaś zakazane będą inwestycje					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				sprzeczne ze wskazanymi wartościami. Wnosiliśmy, by zakres postulowanych działań inwestycyjnych ograniczyć wyłącznie do uzupełniania historycznych struktur istniejących i podporządkować ich skali, zachować podstawowy sposób zagospodarowania brzegów Wisły jako zielonych bulwarów i skwerów, wykluczyć obiekty, urządzenia i funkcje szkodzące przyrodzie, a zwłaszcza sprzeczne z rolą głównego korytarza ekologicznego Krakowa, utrwalić i rozwinąć wykorzystanie rzeki i jej brzegów jako podstawowego ciągu edukacyjno-rekreacyjnego: pieszego, rowerowego oraz komunikacji wodnej (w tym szlaku kajakowego i żeglarskiego) oraz ustanowić przestrzeń spokojnej i zrównoważonej rekreacji. Naszym zdaniem są one aktualne - wnosimy, by je uwzględnić podczas obecnego etapu opracowania zmiany studium - Pismo zawiera załączniki.					
27.	3462	05.05.2014	[...]*	Wnosi następujące uwagi do obszaru działek 47/13 i 47/25 róg ulic Szlak i Warszawskiej „Park Jalu Kurka”: 1. W przedstawionym arkuszu nr 1 POWIĄZANIA KRAKOWA ZE STREFĄ PODMIEJSKĄ (do działek jw. oraz inne sąsiadujące działki) są oznaczone jako jedyne w tym rejonie jako „Zieleń publiczna” (w przeciwieństwie do innych terenów zielonych takich jak ogrody ojców Karmelitów na Piasku, czy ogrody sióstr Wizytek) a właściwym było by używane tak jak w innych przypadkach oznaczenie „obszar śródmiejski” gdyż działki są własnością prywatną. O oznaczenie parku im. Jalu Kurka jako „Zieleń publiczna” może wynikać z błędnego przekonania iż jest to park miejski, a nie własność prywatna. (KARTA 1) ponadto zaznaczono jako zieleń publiczna inne obszary będące albo parkingiem albo kępą drzew na podwórku kamienic przy ul szlak (KARTA2) 2. W przedstawionym arkuszu nr 2 STRUKTURA FUNKCJONALNA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA KRAKOWA: a) brakuje oznaczenia istniejącego wysokiego na 18m budynku biurowego zlokalizowanego przy ulicy szlak (KARTA 3) b) błędnie oznaczono działkę 47/13 jako tereny usług o charakterze komercyjnym na działce znajduje się najbardziej zabytkowa część parku powinno być „zieleń urządzona” (KARTA 4) c) pas zieleni szerokości 30m rozdzielony drogą na innych mapach historycznie był ogrodem warzywnym i jest przedmiotem postępowania wypisu z rejestru zabytków (DOZ - OaiK 6700/268/14) z uwagi na błędny fakt wpisu, nigdy parkiem nie był i nie znajdują się na nim żadne drzewa poza samosiejkami więc na pewno nie jest „zielenią urządzoną” u jego początku zlokalizowano budynek biurowy a obecnie jest wykorzystywany jako parking i przestrzeń dojazdowa do oficyn budynków od ulicy Pędzichów (KARTA 5 i 6) więc powinien być oznaczony jako „tereny usług o charakterze komercyjnym”. 3. W przedstawionym arkuszu nr 3 STRUKTURA I ROZMIESZCZENIE USŁUG W MIEŚCIE KRAKOWIE	dz. 47/13, 47/25	Jednostka 2		nieuwzględniona	Przypisy – pozycja 3462

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				a) brakuje oznaczenia istniejącego wysokiego na 18m budynku biurowego zlokalizowanego przy ulicy szlak (KARTA 3) b) błędnie oznaczono działkę 47/13 jako tereny usług o charakterze komercyjnym na działce znajduje się najbardziej zabytkowa część parku - powinno być zieleń urządzona (KARTA 4) c) powinien zostać skorygowany oznaczony obszar „tereny usług o charakterze komercyjnym”. (KARTA 7) 4. W przedstawionym arkuszu nr 5 ZASOBY ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO MIASTA KRAKOWA a) brakuje oznaczenia istniejącego wysokiego na 18m budynku biurowego zlokalizowanego przy ulicy szlak (KARTA 3) w jego miejscu jest oznaczenie „roślinność ogrodów zabytkowych i parków” b) pas zieleni szerokości 30m nie powinien być oznaczony jako „roślinność ogrodów zabytkowych i parków” gdyż jest to nieużytek który nigdy parkiem nie był i nie jest (KARTA 8 zestawienie map historycznych z komentarzem) c) na obecnej przedstawionej do studium mapie jest zaznaczona przerwa na drogę i od niej powinien być zaznaczony park. Droga rozgranicza park od terenów użytkowych co najmniej od początku XIX wieku wskazuje na to również inwentaryzacja starodrzewu jak i zdjęcie lotnicze (KARTA 9 i 4) d) występuje kolizja z innymi mapami (KARTA 6 i 7) gdzie działka 47/13 jest oznaczona jako „Tereny usług o charakterze komercyjnym” a na tej mapie jest właściwy zapis „roślinność ogrodów zabytkowych i parków” e) pas terenu od ulicy szlak jest przeznaczony pod parking (m. in. dla budynku MISTiA) (KARTA 10 i 11) 5. K6 PLANOWANIE MIEJSCOWE I PROGRAMY OPERACYJNE a) brakuje oznaczenia istniejącego wysokiego na 18m budynku biurowego zlokalizowanego przy ulicy szlak (KARTA 3) w jego miejscu jest oznaczenie „zieleń urządzona” b) pas terenu od ulicy szlak jest przeznaczony pod parking (m.in. dla budynku MISTiA) a jest oznaczony jako „ZU” (KARTA 10) c) pas zieleni szerokości 30m nie powinien być oznaczony jako „ZU” gdyż jest to nieużytek który nigdy urządzoną zielenią nie był i nie jest (KARTA 3 4 5 8 i 9) d) ponadto prowadzone są negocjacje pomiędzy właścicielem terenu a Gminą Miejską Kraków mające na celu udostępnienie publicznie terenu prywatnego jako parku w jego oryginalnych granicach (fragment projektu rewaloryzacji parku KARTA 12), propozycja zmian (KARTA 13) 6.W przedstawionym arkuszu nr K3 ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE KIERUNKI I ZASADY OCHRONY I ROZWOJU: a) brakuje oznaczenia istniejącego wysokiego na 18m					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				budynku biurowego zlokalizowanego przy ulicy szlak (FOTOGRAFIA) w jego miejscu jest oznaczenie „obszary o najwyższym walorze przyrodniczym” (KARTA 3) b) pas ziemi o szerokości 30m nie powinien być oznaczony jako „obszary o najwyższym walorze przyrodniczym” gdyż jest to nieużytek ziemny (KARTA 4 5 i 9) c) na obecnej przedstawionej do studium mapie jest zaznaczona przerwa na drogę i od niej powinien być zaznaczony obszar „obszary o najwyższym walorze przyrodniczym” (KARTA 14) d) występuje kolizja z innymi mapami gdzie działka 47/13 jest oznaczona jako „Tereny usług o charakterze komercyjnym” a na tej mapie jest właściwy zapis „obszary o najwyższym walorze przyrodniczym” (KARTA 6 i 7) e) pas terenu od ulicy szlak jest przeznaczony pod parking (m. in. dla budynku MISTiA) a jest oznaczony jako „obszary o najwyższym walorze przyrodniczym” (KARTA 10) 7. W przedstawionym arkuszu nr K1 KIERUNKI ROZWOJU a) brakuje oznaczenia istniejącego wysokiego na 18m budynku biurowego zlokalizowanego przy ulicy szlak (FOTOGRAFIA) w jego miejscu jest oznaczenie „zieleń urządzona” (KARTA 3) b) pas zieleni szerokości 30m nie powinien być oznaczony jako „ZU” gdyż jest to nieużytek który nigdy urządzoną zielenią nie był i nie jest (KARTA 4 5 8 i 9) jego oznaczenie jako „ZU” razem z właściwym terenem parkowym może wynikać z błędnych założeń (KARTA 15) c) przeznaczenie terenu jako „ZU” jest błędne pod względem wartości historycznych zabytkowego parku (KARTA 8) d) istniejąca od XIX wieku droga dojazdowa oraz znalezione świadki archeologiczne jasno określają granicę „ZU” e) prowadzone jest postępowanie dotyczące korekty wpisu do rejestru zabytków (DOZ - OaiK 6700/268/14) f) celowym jest oddzielenie zabytkowego parku krajobrazowego (typ angielski) od oficyn kamienic od ul. Pędzichów. (KARTA 16) Pismo zawiera załączniki.					
28.	3533	05.05.2014	[...]*	Wnosi o: 1. Usunięcie oczywistych pomyłek pisarskich w Tomie II i III. 2. Doprecyzowanie zapisów dotyczących obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. 3. Wyznaczenie w Studium terenów przeznaczonych do zainwestowania w sposób umożliwiający harmonijne kształtowanie przestrzeni poprzez tworzenie zwartych zespołów zabudowy. 4. Na mapie K1 przeanalizowanie zasięgu terenów inwestycyjnych szczególnie w jednostce strukturalnej nr 19, 37 i 53. 5. Na mapie K3 przeanalizowanie zasięgu	obszar całego miasta	obszar całego miasta	Ad. 1 uwzględniona Ad. 2, 3, 4, 5 uwzględniona z zastrzeżeniem	Ad. 6 nieuwzględniona	Przypisy – pozycja 3533

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				wyznaczonych obszarów w części: „ochrona przyrody” (np. siedliska chronione) i „struktura systemu przyrodniczego” (np. parki rzeczne) i dostosować do stanu faktycznego, szczególnie w jednostce strukturalnej nr 23 i 49. 6. Zwiększyć intensywności zabudowy poprzez odpowiednie zapisy w standardach przestrzennych odnośnie głównych ulic w mieście (np. w rejonie ul. Stella Sawickiego i al. Jana Pawła II). 7. Wprowadzić oznaczenie terenów komunikacji w legendzie rysunku i zmienić definicję tych terenów w tekście zmiany Studium. 8. Wyłączenie min. 50% wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej wskazanego w strefie przewietrzania miasta dla zabudowy usługowej.			Ad 7. uwzględniona z zastrzeżeniem Ad. 8 uwzględniona z zastrzeżeniem	z zastrzeżeniem	

[...] *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 wyłączył Tomasz Ziółkowski - inspektor w Biurze Planowania Przestrzennego UMK

Przypisy – informacje i wyjaśnienia dotyczące rozpatrzenia uwagi – w zakresie uwag nieuwzględnionych, nieuwzględnionych z zastrzeżeniem, uwzględnionych częściowo, uwzględnionych częściowo z zastrzeżeniem, uwzględnionych z zastrzeżeniem.

49.

Ad 1. Sterowanie przez Gminę zmianami w przeznaczeniu terenu ma prowadzić przede wszystkim do osiągnięcia realizacji ustalonych w Studium celów i zasad rozwoju, a w szczególności budowaniu zrównoważonej i policentrycznej metropolii spełniającej warunki miasta zwartego. Niezabudowane obszary („nieuzbrojone tereny między Śródmieściem a Nową Hutą i w Podgórzu”) są predysponowane do zainwestowania. Wyznaczając kierunki rozwoju przyjęto założenie, że powiększenie terenów mieszkaniowych na obszarze miasta powinno odbywać się z uwzględnieniem potrzeb i możliwości społeczno-gospodarczych Miasta, z wykorzystaniem terenów już przeznaczonych na ten cel w obecnie obowiązujących dokumentach planistycznych. Generalnie z możliwości inwestycyjnych wyłączono tereny ogrodów działkowych. W pierwszej kolejności do zabudowy przeznaczać się powinno istniejące rezerwy terenów inwestycyjnych, co jest zgodne z intencją składającego uwagę. W związku z powyższym uwagę uznaje się za uwzględnioną bez konieczności wprowadzania zmian w przedmiotowym projekcie.

Ad 2. Studium wyznaczając kierunki rozwoju dla tego terenu uwzględniło istniejącą lokalizację bazy MPO Sp. z o.o. Rozmieszczenie takich punktów, tj. usług z zakresu gospodarki odpadami, w dogodnych dla mieszkańców lokalizacjach zapewnia skutecznie odbiór odpadów nadających się do ponownego przetworzenia, co bezpośrednio ma przełożenie na zminimalizowanie nieefektywnego i nieekologicznego składowania odpadów na składowiskach oraz na poprawę czystości i wizerunku miasta. W ramach realizacji powierzonych zadań własnych i zleconych, Władze Miasta przygotowują spójny system dokumentów kierunkowych zawierających strategię i polityki działania dotyczące różnych sfer funkcjonowania gminy. W 2010 r. Miasto Kraków przyjęło „Program Gospodarki Odpadami Komunalnymi w Krakowie”, którego celem jest stworzenie zintegrowanego systemu gospodarki odpadami bazującego w głównej mierze na spalarni, powstającej w rejonie ul. Giedroycia. W związku z powyższym dokument zmiany Studium nie tworzy nowej polityki w zakresie gospodarki odpadami a jedynie wskazuje ustalenia przyjęte w polityce kierunkowej dotyczącej odpadów przyjętej dla całego miasta Krakowa. Działalność składowiska komunalnego w Baryczy wg. przyjętej polityki, w miarę przejmowania gospodarki odpadami przez spalarnię, będzie ograniczana. Celem przyjętej polityki jest ograniczenie do niezbędnego minimum działalności usługowej związanej z gospodarowaniem odpadami w rejonie składowiska Barycz jak i samego składowiska. Niemniej jednak nie można wskazać jednoznacznego terminu zamknięcia składowiska, które nastąpi ostatecznie dopiero z momentem całkowitej rekultywacji jego obszaru.

Ad 3, 4. Kolejowa trasa średnicowa leży w ciągu międzynarodowej linii kolejowej E-30, objętej umowami europejskimi na dostosowanie do wymaganych parametrów technicznych. W Krakowie ma spełniać istotne funkcje w obsłudze Szybką Koleją aglomeracyjną, integracyjnie powiązaną z komunikacją miejską, przez istniejące i nowe węzły przystankowe. Alternatywna trasa kolejowa po linii obwodowej nie będzie w tym zakresie konkurencyjna dla niej.

Ad 5. Odnośnie do kierunków rozwoju układu transportowego: Przyjęte w projekcie założenia doboru podsystemów przewozowych są związane z ciągłością obowiązujących wytycznych strategii rozwoju miasta i kontynuacją polityki transportowej oraz oparte o analizy istniejących i prognozowanych potrzeb transportowych, z uwzględnieniem technicznych i ekonomicznych uwarunkowań ich obsługi. Uogólnione opinie na temat cech poszczególnych środków przewozowych nie stanowią rzeczowych kontrargumentów dla przyjętych kierunków rozwoju transportu.

Ad 6. Projekt zmiany Studium wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 4.03 do 14.04.2014 r., zawiera takie połączenie. W związku z powyższym uwagę uznaje się za uwzględnioną bez konieczności wprowadzania zmian w przedmiotowym projekcie.

Ad 7. Prognoza ruchu, przeprowadzona w ramach prac poprzedzających Studium, wskazuje na możliwość obsłużenia metrem znacznych potoków pasażerskich, uzasadniających wprowadzenie tego środka przewozowego. Dla porównania - w Europie są miasta wielkości w przybliżeniu podobnej do Krakowa, w których funkcjonuje metro.

Ad 8. Uwzględniona z zastrzeżeniem w zakresie pkt a) - projekt zmiany Studium wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 4.03 do 14.04.2014 r., wskazuje, jako zasadę dla kierunków rozwoju, uniezależnianie transportu zbiorowego od ruchu pojazdów indywidualnych. Nie należą jednak do zakresu Studium rozwiązania szczegółowe węzłów komunikacyjnych. W związku z powyższym uwagę uznaje się za uwzględnioną bez konieczności wprowadzania zmian w przedmiotowym projekcie. Pismo w zakresie pkt b) i c) nie stanowi uwagi do Studium w rozumieniu przepisów art. 11 pkt 11 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Rozwiązania szczegółowe elementów systemu transportowego, budowa przejść podziemnych i lokalizacja przystanków autobusowych nie należy do zakresu ustaleń Studium tzn. nie są wymienione w art. 10 ust. 2 jako przedmiot regulacji Studium i w tym zakresie pismo nie jest rozpatrywane.

Nieuwzględniona w zakresie pkt d) - Funkcjonowanie domkniętej obwodnicy tramwajowej jest konieczne ze względów eksploatacyjnych; zastąpienie wskazanego w uwadze odcinka inną trasą w centrum miasta nie jest brane pod uwagę z powodu ograniczeń technicznych i konserwatorskich.

98.

Ad 1. W projekcie zmiany studium, zgodne z przyjętymi założeniami polityki przestrzennej, zostały wprowadzone zapisy dotyczące zasięgu terenów wyłączonych spod zabudowy (w tym obejmujących korytarze przewietrzania miasta) oraz terenów pod różne formy zagospodarowania terenów inwestycyjnych. Wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Obszary wymiany powietrza wskazano w oparciu o dostępne dokumenty i opracowania m.in. opracowanie ekofizjograficzne. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w tym zakresie. W projekcie zmiany Studium nie przewiduje się rozwoju zainwestowania mogącego w sposób znaczący modyfikować warunki regeneracji powietrza i przewietrzania w skali miasta.

Ad 2. Pismo nie stanowi uwagi do zmiany Studium w rozumieniu przepisów art. 11 pkt. 11 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, gdyż dotyczy zagadnień, które nie są materią studialną (tzn. podlegają regulacji przez plan miejscowy) tzn. nie są wymienione w art. 10 ust. 2 zawierającym wyszczególnienia jakie zagadnienia określa się w studium i w tym zakresie nie jest rozpatrywane.

286.

Przyjęte w projekcie założenia doboru podsystemów przewozowych są związane z ciągłością obowiązujących wytycznych strategii rozwoju miasta i kontynuacją polityki transportowej oraz oparte o analizy istniejących i prognozowanych potrzeb transportowych, z uwzględnieniem technicznych i ekonomicznych uwarunkowań ich obsługi z zastrzeżeniem, że część wskazań zawartych w uwadze (pkt 1-5, 7-8, 10) dot. rozwiązań szczegółowych elementów systemu transportowego (budowa przejść podziemnych, lokalizacja przystanków autobusowych) nie należy do zakresu ustaleń Studium tzn. nie są wymienione w art. 10 ust. 2 jako przedmiot regulacji Studium i w tym zakresie nie podlega rozpatrzeniu.

Dodatkowe wyjaśnienia:

- Studium nie zakłada rozwoju miasta do liczby 1,2 mln mieszkańców, lecz wyłącznie uwzględnia możliwość wzrostu liczby użytkowników miasta do 1,2 mln, w co wliczeni są mieszkańcy innych gmin i regionów kraju, korzystający codziennie z komunikacji w Krakowie (w związku z pracą, nauką, usługami i in). W obecnym stanie szacuje się liczbę użytkowników miasta na 1,0 mln, z czego ponad 0,2 mln nie jest mieszkańcami Krakowa).

- Kwestia podziału kompetencji w zarządzaniu przestrzenią miasta między samorząd i organy administracji rządowej (np. PKP, GDDKiA) wynika bezpośrednio z obowiązującego prawa. Konstytucja RP (art. 16) przeznacza samorządom wykonywanie części zadań publicznych, w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Podziały kompetencji regulują ustawy (m.in. ustawa o transporcie kolejowym, ustawa o drogach publicznych). Zagadnienie nie dotyczy zakresu Studium.

- Prognoza ruchu, przeprowadzona w ramach prac poprzedzających Studium, wskazuje na możliwość obsłużenia metrem znacznych potoków pasażerskich, uzasadniających wprowadzenie tego środka przewozowego. Dla porównania - w Europie są miasta wielkości w przybliżeniu podobnej do Krakowa, w których funkcjonuje metro.

- Nieuzasadniony jest zarzut o nadmiernie rozbudowanej sieci tramwajowej Krakowa w śródmieściu, szczególnie w aspekcie kolizyjności tramwajów z ruchem samochodowym. Polityka transportowa Miasta zmierza do usuwania tego rodzaju kolizji lub ich łagodzenia, ale kosztem uzasadnionych ograniczeń dla ruchu samochodów w śródmieściu.

- pkt 6: Wykonanie tunelu dla tramwaju wraz z niezbędną rampą wyjazdową w ciągu ulicy Podzamcze, u podnóża Zamku Wawelskiego, nie znajduje się w zakresie dopuszczalnych rozwiązań - ze względów konserwatorskich; byłoby też niezgodne z zasadami użytkowania i ochrony przestrzeni publicznej historycznego zespołu Miasta Krakowa. Teren ten należy do podlegających prawnej ochronie obszarów i układów urbanistycznych: obszaru wpisanego na listę światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego UNESCO, układu urbanistycznego wpisanego do rejestru zabytków, obszaru uznanego za pomnik historii „Kraków - Historyczny Zespół Miasta”. Teren należy także do strefy ochrony archeologicznej.

Zachowanie ciągłości I obwodnicy tramwajowej jest konieczne m.in. ze względów eksploatacyjnych. Zabezpieczenie przed konsekwencjami przewężeń chodników w ul. Dominikańskiej należy do środków z dziedziny organizacji ruchu (m.in. takich jak uspokojenie ruchu, pierwszeństwo dla ruchu pieszego na jezdni). Po przeprowadzeniu przez obszar śródmieścia linii metra (lub innego rodzaju trakcji szynowej w tunelu) spadłoby zapotrzebowanie na ruch tramwajów na obwodnicy, w tym na ul. Dominikańskiej.

- pkt 9: Kolejowa trasa średnicowa leży w ciągu międzynarodowej linii kolejowej E-30, objętej umowami europejskimi na dostosowanie do wymaganych parametrów technicznych. W Krakowie ma spełniać istotne funkcje w obsłudze Szybką Koleją Aglomeracyjną, integracyjnie powiązaną z komunikacją miejską, przez istniejące i nowe węzły przystankowe. Alternatywna trasa kolejowa po linii obwodowej nie będzie w tym zakresie konkurencyjna dla niej.

297.

Ad 1. Projekt zmiany Studium nie obejmuje szczegółowych rozwiązań, zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wskazuje natomiast kierunki rozwoju systemów komunikacyjnych, w powiązaniu ze stanem istniejącym. Wskazania Studium umożliwiają zaprojektowanie i realizację rozwiązań bezkolizyjnego i dogodnego doprowadzenia kolei do portu lotniczego.

Ad 2. Rozwiązania połączeń kolejowych na skalę regionu, kraju i międzynarodową wychodzą poza zakres Studium. Studium nawiązuje do przebiegu tras kolejowych przez Kraków, opartego o Umowy Europejskie AGC i AGTC, w których określono przebieg korytarzy kolejowych dla ruchu osobowego i dla towarowego, także do koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Wymienione jest w tym kontekście także połączenie szybką koleją do Nowego Sącza i Słowacji. Wskazania do rozbudowy układu kolejowego w obrębie Krakowa są przedmiotem zapisów Studium.

Ad 3. Wskazania dla systemu Szybkiej kolei Aglomeracyjnej są ujęte w Studium (Tom II.6.2, plansza K4). Uwzględnione są m.in. konieczne do rozbudowy elementy infrastruktury, zapewniające sprawną obsługę nowego podsystemu transportowego, w tym możliwość rozbudowy przekroju linii średnicowej, zwiększenie liczby przystanków na poszczególnych liniach wraz z ich orientacyjną lokalizacją, budowa łącznicy Zabłocie – Krzemionki, integracja z komunikacją miejską, wyposażenie w sieć parkingów przesiadkowych P&R.

Ad 4. Prognozy ruchu pasażerskiego, uwzględniające wzrost potencjałów ruchu w przyszłości oraz potrzebę powstrzymania niekorzystnego trendu odpływu pasażerów z transportu zbiorowego na rzecz przewozów samochodami, wskazują na możliwość uzasadnionego ekonomicznie zastosowania metra. W projekcie Studium nie precyzuje się jeszcze szczegółów rozwiązań technicznych tego środka przewozowego; wskazuje się tylko kierunki powiązań funkcjonalnych z zagospodarowaniem i integracji z innymi środkami komunikacji w mieście. Uwzględnione są wskazania dla rozwoju sieci tramwajowej, w tym - budowa wymienionej w uwadze linii do Górki Narodowej.

Ad 5. Wymienione w uwadze odcinki rozbudowy tunelowych i naziemnych elementów sieci tramwajowej w śródmieściu zastępuje w projekcie zmiany Studium układ metra. W nawiązaniu do tego układu proponowane są rozwinięcia sieci tramwajowej. Dla propozycji instalowania nowych linii tramwajowych, zwłaszcza zaś wykonywania płytkich tuneli dla tramwaju w śródmieściu, z wyprowadzeniem ramp na powierzchnię terenu, konieczne jest uwzględnienie zastrzeżeń konserwatorskich; teren ten należy do podlegających prawnej ochronie obszarów i układów urbanistycznych: wpisanych na listę światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego UNESCO, układu urbanistycznego wpisanego do rejestru zabytków, obszaru uznanego za pomnik historii „Kraków - Historyczny Zespół Miasta”. Integracja przestrzenna systemu miejskiego i regionalnego, z racjonalnym ograniczeniem ruchu samochodowego, należy do podstawowych wskazań Studium w zakresie kierunków rozwoju transportu.

Ad 6. Rozwiązanie drugiego, obok ul. Zakopiańskiej, wylotu z autostrady na południe wymaga koordynacji z układem dróg krajowych poza granicami Krakowa i jego rozwiązanie jest poza uprawnieniami samorządu miasta. Właściwym polem do rozwiązania tego problemu mogłaby być zmiana planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Połączenie północnego wlotu do Krakowa z planowanej drogi ekspresowej S7 jest w Studium uwzględnione - przez wskazanie rozbudowy ul. Okulickiego. Propozycja zastąpienia Trasy Zwierzynieckiej, Pychowickiej i Łagiewnickiej przez skrót tunelem do Mostu Zwierzynieckiego nie pozwoli na utworzenie III obwodnicy drogowej i wprowadzałyby ruch pojazdów na przeciążający się układ ulic: Kapelanka - Brożka. Model układu drogowego z III obwodnicą jest konsekwentnie kontynuowany w planach Krakowa od 20 lat. W świetle analiz prognostycznych jego realizacja będzie niezbędna dla skanalizowania zewnętrznych i międzydzielnicowych relacji ruchu. Ograniczenie udziału ruchu samochodowego w ogólnym ruchu na terenie należy do głównych celów w wytyczanych przez Studium kierunkach rozwoju transportu.

Ad 7. Przedstawienie rozwiązań szczegółowych dla bezkolizyjnych rozwiązań przejść dla pieszych i tras rowerowych, tj. kładek dla pieszych i przejść podziemnych, nie leży w zakresie Studium. Wskazania ogólne dla systemu pieszego i rowerowego, zgodne z postulatami zawartymi w uwadze, są zawarte w zapisie Studium (Tom II.6.2).

512.

Ad 1. Studium zakłada obsługę miasta metrem. Alternatywa, wymieniona w uwadze, polegająca na odstąpieniu od wprowadzenia metra do planowanego systemu transportu, wymagałaby przygotowania od nowa projektu dla większości obszaru miasta. Na obecnym etapie sporządzania Studium nie uwzględnia się do tej alternatywy.

Ad 2-10. Proponowane w uwadze nowe linie tramwajowe są dobrane wyłącznie według kryterium geograficznego (połączenia między wszystkimi ważniejszymi osiedlami). Z punktu widzenia ekonomizacji rozbudowy systemu komunikacyjnego miasta powinny być brane pod uwagę również kryteria wynikające ze spodziewanego obciążenia linii potokami ruchu pasażerskiego. Poprzedzające projekt Studium opracowanie prognoz ruchu pozwoliło na wyselekcjonowanie tras pod tym kątem. Zgęszczanie sieci tras poza wskazanymi w Studium nie jest wskazane. W przyjętym systemie rozwoju transportu większe z prognozowanych potoków ruchu będą mogły być obsługiwane przez metro, a mniejsze - przez komunikację autobusową.

Ad 11. W Studium został wskazany punkt przesiadkowy z samochodów na komunikację zbiorową (P&R) przy terminalu tramwajowo-autobusowym Krowdrza Górka. Do obsługi pasażerów z terenu Krakowa wzdłuż trasy Wolbromskiej wystarczająca jest komunikacja autobusowa.

Ad 12. Ze względu na małe prognozowane potoki ruchu parking nie został zaliczony do sieci parkingów strategicznych; nie będzie to stanowić przeszkody dla możliwości jego realizacji w razie potrzeby, w wymiarze stosownym do potrzeb. Według obecnych prognoz wystarczający jest zaplanowany układ dróg i 2 parkingów: przy ul. Śliwiaka (pętla tramwajowa) i w Bieżanowie (węzeł przystanków kolei, tramwaju i metra).

Ad 13. Możliwości wykorzystania dla SKA linii do Podłęża, wraz z nowymi przystankami są uwzględnione. Ze względu na niewielkie potoki ruchu pasażerskiego w prognozie ten odcinek nie jest zaliczony do pierwszoplanowych w organizacji Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej. Również nie jest zaznaczone powiązanie go z parkingiem P&R, jako strategicznym. W razie powstania w przyszłości zapotrzebowania na budowę przystanków, ich realizacje będą możliwe, w połączeniu z parkingami.

Ad 14. Działania z zakresu uspokojenia ruchu są regulowane przepisami prawa, odrębnymi od przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Studium podejmuje tę problematykę tylko ogólnie (rozdz. II.6.2).

Ad 15. Sterowanie przez Gminę zmianami w przeznaczeniu terenu ma prowadzić przede wszystkim do osiągnięcia realizacji ustalonych w Studium celów rozwoju m.in. wzmocnieniu Krakowa jako ośrodka metropolitalnego o wysokim potencjale gospodarczym, naukowym i turystycznym. Odpowiednie rozmieszczenie funkcji i kierunków zagospodarowania w przestrzeni Krakowa zawarte w projekcie zmiany Studium ma umożliwić w przyszłości lokalizację inwestycji m.in. mających utrzymywać metropolitalny status Krakowa. Wskazany w uwadze obszar objęty jest projektem strategicznym Kraków-Nowa Huta Przyszłości, którego celem jest kompleksowa rewitalizacja infrastrukturalna, funkcjonalna i społeczna.

Ad 16, 17. W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów wraz z przypisanymi im parametrami zabudowy (wysokość zabudowy oraz wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej), w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad

dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe. Wyznaczając w projekcie zmiany Studium kierunki rozwoju brano pod uwagę również klasyfikację bonitacyjną gruntów rolnych, jednak w niektórych przypadkach (np. dla obszarów w ścisłym centrum) nieuzasadnione było wprowadzanie ochrony gruntów wysokiej klasy, gdyż nie są one wskazane do prowadzenia działalności rolniczej.

Ad 18. W oparciu o występujące uwarunkowania, dla obszaru przyległego do al. gen. Władysława Andersa wyznaczony kierunek zagospodarowania terenu pod tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach uwarunkowania i przewidywany rozwój przy zachowaniu zasad ładu przestrzennego. Zgodnie z ustaleniami projektu Studium, na etapie sporządzania planu miejscowego, nastąpi doprecyzowanie ustaleń dla poszczególnych terenów znajdujących się w obszarze o głównym kierunku zagospodarowania pod tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW, bowiem zgodnie z ustaleniami Studium w terenie tym dopuszczona została możliwość realizacji funkcji dopuszczalnej pod m.in. usługi poprzez wyznaczenie terenu zgodnego z funkcją dopuszczalną bądź poprzez ustalenie przeznaczenia uzupełniającego, towarzyszącego przeznaczeniu podstawowemu, przy zachowaniu określonych Studium wskaźników. Ponadto w kierunkach zmian w strukturze przestrzennej dla jednostki strukturalnej 46 znalazł się zapis: „Lokalizacja usług lokalnych i ponadlokalnych na działkach przylegających do (...) al. gen. Władysława Andersa”. W związku z powyższym uwagę w tym zakresie uznaje się za uwzględnioną bez konieczności wprowadzania zmian w przedmiotowym projekcie.

547.

W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe. Studium nie zakłada, lecz wyłącznie uwzględnia możliwość wzrostu liczby użytkowników miasta i swoimi zapisami stara się zapewnić prawidłowe funkcjonowanie w strukturach miasta (infrastruktura techniczna i społeczna, komunikacja), również w sytuacji faktycznego wzrostu liczby mieszkańców.

1078.

Pozostawia się dotychczasowe zapisy w tym zakresie. Są one prawidłowe, nie wymagają wprowadzania korekt i stanowią wystarczającą podstawę do wprowadzenia szczegółowych ustaleń stosowanych przy sporządzaniu planów miejscowych.

1419.

W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe. Studium nie zakłada, lecz wyłącznie uwzględnia możliwość wzrostu liczby użytkowników miasta i swoimi zapisami stara się zapewnić prawidłowe funkcjonowanie w strukturach miasta (infrastruktura techniczna i społeczna, komunikacja), również w sytuacji faktycznego wzrostu liczby mieszkańców.

Przyjęte w projekcie założenia doboru podsystemów przewozowych są związane z ciągłością obowiązujących wytycznych Strategii rozwoju miasta i kontynuacją polityki transportowej oraz oparte o analizy istniejących i prognozowanych potrzeb transportowych, z uwzględnieniem technicznych i ekonomicznych uwarunkowań ich obsługi z zastrzeżeniem, że część wskazań zawartych w uwadze (pkt 2-4,6-11) dot. rozwiązań szczegółowych elementów systemu transportowego (budowa przejść podziemnych, lokalizacja przystanków autobusowych) nie należy do zakresu ustaleń Studium tzn. nie są wymienione w art. 10 ust. 2 jako przedmiot regulacji Studium i w tym zakresie nie podlega rozpatrzeniu.

Dodatkowe wyjaśnienia:

- Kwestia podziału kompetencji w zarządzaniu przestrzenią miasta między samorząd i organy administracji rządowej (np. PKP, GDDKiA) wynika bezpośrednio z obowiązującego prawa. Konstytucja RP (art. 16) przeznacza samorządom wykonywanie części zadań publicznych, w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Podziały kompetencji regulują ustawy (m.in. ustawa o transporcie kolejowym, ustawa o drogach publicznych). Zagadnienie nie dotyczy zakresu Studium.

- pkt 1: Prognoza ruchu, przeprowadzona w ramach prac poprzedzających Studium, wskazuje na możliwość obsłużenia metrem znacznych potoków pasażerskich, uzasadniających wprowadzenie tego środka przewozowego. Dla porównania - w Europie są miasta wielkości w przybliżeniu podobnej do Krakowa, w których funkcjonuje metro. Nieuzasadniony jest zarzut o nadmiernie rozbudowanej sieci tramwajowej Krakowa w śródmieściu, szczególnie w aspekcie kolizyjności tramwajów z ruchem samochodowym. Polityka transportowa Miasta zmierza do usuwania tego rodzaju kolizji lub ich łagodzenia, ale kosztem uzasadnionych ograniczeń dla ruchu samochodów w śródmieściu.

- pkt 2: Funkcjonowanie domkniętej obwodnicy tramwajowej jest konieczne ze względów eksploatacyjnych; zastąpienie wskazanego w uwadze odcinka inną trasą w centrum miasta nie jest brane pod uwagę z powodu ograniczeń technicznych i konserwatorskich. Wykonanie tunelu dla tramwaju wraz z niezbędną rampą wyjazdową w ciągu ulicy Podzamcze, u podnóża Zamku Wawelskiego, nie znajduje się w zakresie dopuszczalnych rozwiązań - ze względów konserwatorskich; byłoby też niezgodne z zasadami użytkowania i ochrony przestrzeni publicznej historycznego zespołu Miasta Krakowa. Teren ten należy do podlegających prawnej ochronie obszarów i układów urbanistycznych: obszaru wpisanego na listę światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego UNESCO, układu urbanistycznego wpisanego do rejestru zabytków, obszaru uznanego za pomnik historii „Kraków - Historyczny Zespół Miasta”. Teren należy także do strefy ochrony archeologicznej.

Zachowanie ciągłości I obwodnicy tramwajowej jest konieczne m.in. za względów eksploatacyjnych. Zabezpieczenie przed konsekwencjami przewężeń chodników w ul. Dominikańskiej należy do środków z dziedziny organizacji ruchu (m.in. takich jak uspokojenie ruchu, pierwszeństwo dla ruchu pieszego na jezdni). Po przeprowadzeniu przez obszar śródmieścia linii metra (lub innego rodzaju trakcji szynowej w tunelu) spadłoby zapotrzebowanie na ruch tramwajów na obwodnicy, w tym na ul. Dominikańskiej.

- pkt 5: Kolejowa trasa średnicowa leży w ciągu międzynarodowej linii kolejowej E-30, objętej umowami europejskimi na dostosowanie do wymaganych parametrów technicznych. W Krakowie ma spełniać istotne funkcje w obsłudze Szybką Koleją Aglomeracyjną, integracyjnie powiązaną z komunikacją miejską, przez istniejące i nowe węzły przystankowe. Alternatywna trasa kolejowa po linii obwodowej nie będzie w tym zakresie konkurencyjna dla niej.

1773.

W projekcie zmiany studium, zgodne z przyjętymi założeniami polityki przestrzennej, zostały wprowadzone zapisy dotyczące zasięgu terenów wyłączonych spod zabudowy (w tym obejmujących korytarze przewietrzania miasta) oraz terenów pod różne formy zagospodarowania terenów inwestycyjnych. Wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Obszary wymiany powietrza wskazano w oparciu o dostępne dokumenty i opracowania m.in. opracowanie ekofizjograficzne. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe. Dokument Studium nie odpowiada za realizację poszczególnych inwestycji, o których mowa w uwadze.

1891.

Stosowne wskazania odnośnie polityki parkingowej, do stosowania w sporządzanych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, zawarte są w Tomie II.6.2 zmiany Studium (Transport indywidualny). Wytyczne te wynikają z Uchwały Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29.08.2012 r. - dokumentu kierunkowego w zakresie rozwoju systemu parkingowego w mieście.

1987.

Projekt zmiany Studium zawiera stosowne ogólne zapisy, których idea nawiązuje do wniesionej uwagi - zostały zawarte w dokumencie Studium (Tom II.5.8). Uściślenie rozwiązań i parametrów elementów głównego układu sieci transportowych, w tym także szczegółowe warunki realizacji, powinny być ustalone w ramach miejscowych planów. Wskazano również ciągi zielonych alei w części tekstowej (Tom II.3.2 pkt 7) oraz części graficznej (plansza K1). W związku z powyższym uwagę uznaje się za uwzględnioną bez konieczności wprowadzania zmian w przedmiotowym projekcie.

2062.

Ad 1, 2, 3, 4, 11, 13, 14, 15, 16, 19, 20. Przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w art. 10 ust. 2 wskazują, jaki ma być zakres przedmiotowy ustaleń dokumentu Studium. W wykładanym do publicznego wglądu projekcie mogły się, więc znaleźć tylko te zagadnienia, które ustawodawca wskazał, jako przedmiot ustaleń Studium. W związku z powyższym, ponieważ postulowany zapis, nie dotyczy przedmiotu regulacji Studium, w tym zakresie w rozumieniu przepisów ww. ustawy nie stanowi uwagi do Studium. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Ponadto Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej w uchwałach rad gmin nie powtarza się przepisów ustaw i rozporządzeń w związku z tym, w zakresie, w jakim jest prowadzony monitoring stanu środowiska w otoczeniu składowiska odpadów Barycz, uwaga nie wymaga uwzględnienia. Ponadto, uchwały mogą odnosić się wyłącznie do spraw, które zostały wskazane do uregulowania uchwałą.

Ad 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 17, 18. W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane również w kontekście obowiązujących w gminie dokumentów planistycznych - wymieniony w uwadze obszar był wskazany jako przeznaczony do zainwestowania na cele o przeważającej funkcji komercyjnej - w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe. W ramach realizacji powierzonych zadań własnych i zleconych, Władze Miasta przygotowują spójny system dokumentów kierunkowych zawierających strategię i polityki działania dotyczące różnych sfer funkcjonowania gminy. W 2010 r., Miasto Kraków przyjęło Program Gospodarki Odpadami Komunalnymi w Krakowie”, którego celem jest stworzenie zintegrowanego systemu gospodarki odpadami bazującego w głównej mierze na spalarni, powstającej w rej. ul. Giedroycia. W związku z powyższym dokument zmiany Studium nie tworzy nowej polityki w zakresie gospodarki odpadami a jedynie wskazuje ustalenia przyjęte w polityce kierunkowej dotyczącej odpadów przyjętej dla całego miasta Krakowa. Działalność składowiska komunalnego w Baryczy wg. przyjętej polityki, w miarę przejmowania gospodarki odpadami przez spalarnię, będzie ograniczana. Celem przyjętej polityki jest ograniczenie do niezbędnego minimum działalności usługowej związanej z gospodarowaniem odpadami w rejonie składowiska Barycz jak i samego składowiska. Niemniej jednak nie można wskazać jednoznacznego terminu zamknięcia składowiska, które nastąpi ostatecznie dopiero z momentem całkowitej rekultywacji jego obszaru.

Dodatkowe wyjaśnienia:

- Zostaną skorygowane zapisy w kierunkach zmian (tabela jednostki 53) odnośnie usług po północnej stronie ul. Krzemienieckiej.

- działki 451/1 i 451/2 dla których nie podano obrębu nie zostały znalezione w ewidencji gruntów, stąd odniesiono się do „innych będących we władaniu miasta”. Nie wyklucza się możliwości inwestycyjnych tego typu w granicach miasta, jednak nie jest możliwe wskazanie konkretnego obszaru na ten cel. Dokument zmiany Studium nie precyzuje gdzie i na jakich zasadach powstaną takie obiekty. Wytyczne w tym zakresie będą możliwe do uszczegółowienia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

2140.

W Studium został przedstawiony schematycznie układ tras rowerowych. Przebieg trasy nr 1 przez ul. Limanowskiego w drugim wyłożeniu projektu zmiany Studium do publicznego wglądu uwzględnił uwagę dotyczącą tej trasy z pierwszego wyłożenia. Alternatywą może być połączenia łącznikiem wraz z trasą nr 7. Układ ten nie jest zamknięty i możliwe są jego uzupełnienia i modyfikacje. Szczegółowe rozwiązania przebiegu tras rowerowych objęte są odrębną procedurą.

2206.

Ad 1. Ze względu na lokalny charakter wskazywanego rozwiązania, uwaga ma odniesienie w projekcie Studium w części opisowej, w kontekście ogólnych zasad urządzania ciągów pieszych, bez wskazywania indywidualnej lokalizacji przejścia/kładki (II.6.2).

Ad 2. Szeroki wachlarz inwestycji, w tym również kompleksy sportowo-rekreacyjne będą możliwe do realizacji w ramach m. in. wyznaczonych obszarów MU czy U. Dokument zmiany Studium nie precyzuje gdzie i na jakich zasadach powstaną takie obiekty. Wytyczne w tym zakresie będą możliwe do uszczegółowienia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

2251.

Projekt rysunku studium sporządzono zgodnie z §5 rozporządzenia na kopii mapy topograficznej aktualnej na dzień przystąpienia do sporządzania tego dokumentu. Zawartość podkładu mapowego nie stanowi ustaleń studium.

W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe. Ustalenia zawarte na poszczególnych rysunkach Studium są spójne i wzajemnie się dopełniają.

2400.

Ad 1, 2. Zastrzeżenia nie odnoszące się do ustaleń dokumentu Studium, lecz zawierające polemiki, zastrzeżenia, czy komentarze dotyczące sposobu rozpatrzenia lub zapisów uzasadnień do uwag z I wyłożenia - zawartych w zarządzeniu Nr 221/2014 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 31 stycznia 2014 r. (z późn. zm.), tj. nie dotyczące zapisów projektu zmiany Studium, w rozumieniu przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie stanowią uwagi do Studium. Prezydent Miasta Krakowa, rozpoznając uwagi do projektu zmiany Studium, rozpatrzył je w oparciu o przyjęte założenia polityki przestrzennej, uwzględniając istniejące uwarunkowania merytoryczne i prawne.

Ad 3. Stosowne tekstowe informacje odnoszące się do przestrzeni publicznych oraz terenów zielonych, w formie odpowiadającej skali i roli dokumentu jakim jest studium, zawarto w Tomie II – rozdział II.3.2 (Obszary i sieć przestrzeni publicznych) oraz rozdział II.5 (Ochrona i kształtowanie środowiska i jego zasobów). Generalnie nie podjęto szerszych działań zmierzających do podania w dokumencie Studium procentowego udziału takich terenów – przewiduje się poprawę tego stanu. Struktura własnościowa miasta może ulegać ciągłym przemianom, w tym polegającym na pozyskiwaniu przez Gminę terenów dla realizacji celów publicznych.

Ad 4. Projekt zmiany Studium zawiera stosowne ogólne zapisy, których idea nawiązuje do wniesionej uwagi - zostały zawarte w dokumencie Studium (Tom II.5.8). Uściślenie rozwiązań i parametrów elementów głównego układu sieci transportowych, w tym także szczegółowe warunki realizacji, powinny być ustalone w ramach miejscowych planów. Wskazano również ciągi zielonych alei w części tekstowej (Tom II.3.2 pkt 7) oraz części graficznej (plansza K1). W związku z powyższym uwagę uznaje się za uwzględnioną bez konieczności wprowadzania zmian w przedmiotowym projekcie.

Ad 5. W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Ad 6. W Studium został przedstawiony schematycznie układ tras rowerowych. Układ ten nie jest zamknięty i możliwe są jego uzupełnienia i modyfikacje. Szczegółowe rozwiązania przebiegu tras rowerowych objęte są odrębną procedurą. Wskazania ogólne dla systemu rowerowego, są zawarte w zapisie Studium (Tom II.6.2).

2578

Ad 1, 2. Zgodnie z zasadami techniki prawodawczej w uchwałach rad gmin nie zamieszcza się regulacji niezgodnych z przepisami ustaw oraz rozporządzeń. Uchwały mogą odnosić się wyłącznie do spraw, które zostały wskazane do uregulowania uchwałą. W dokumencie zmiany Studium, który zgodnie z art. 12 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym uchwała rada gminy mogą, więc być uregulowane wyłącznie sprawy z zakresu przedmiotowego Studium określonego w art. 10 ust. 2 ww. ustawy.

Ad 3, 4, 5, 6. W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Ad 7, 8.

- pkt 7: Projekt zmiany Studium wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 4.03 do 14.04.2014 r., zawiera stosowne informacje w tabeli jednostki 34, w części „komunikacja”.

- pkt 8: Projekt zmiany Studium wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 4.03 do 14.04.2014 r., zawiera stosowne oznaczenie w części graficznej projektu zmiany Studium (plansza K3).

W związku z powyższym uwagę w tych punktach uznaje się za uwzględnioną bez konieczności wprowadzania zmian w przedmiotowym projekcie.

2586.

W projekcie zmiany studium, zgodne z przyjętymi założeniami polityki przestrzennej, zostały wprowadzone zapisy dotyczące zasięgu terenów wyłączonych spod zabudowy (w tym obejmujących korytarze przewietrzania miasta) oraz terenów pod różne formy zagospodarowania terenów inwestycyjnych. Wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Obszary wymiany powietrza wskazano w oparciu o dostępne dokumenty i opracowania m.in. opracowanie ekofizjograficzne. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Dodatkowo w zakresie przywoływanej w uchwale Sejmiku Województwa Małopolskiego zapisy Tomu II.5.7 zostaną skorygowane o zapis „ze zmianami”.

2594.

W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Dodatkowe wyjaśnienia:

- pkt 1: Wschodnia część działki 475/91 pozostaje objęta terenem zieleni urządzonej – ZU. Zastrzeżenie dotyczy faktu, że przedmiotowe działki wpisane są do rejestru zabytków i część znajdująca się w terenach zieleni urządzonej (ZU) zgodnie z zapisami projektu zmiany Studium (tom III) będzie mogła zostać przeznaczona w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniową lub usługową na zasadach określonych przez właściwe organy ochrony zabytków.

- pkt 3, 12: Zgodnie z ustaleniami Studium w terenie zieleni urządzonej - ZU dopuszczona została możliwość realizacji funkcji dopuszczalnej pod m.in. zabudowy realizowanej jako terenowe obiekty i urządzenia sportowe, przy zachowaniu określonych w Studium wskaźników.

Natomiast w terenach wód śródlądowych - W dopuszczona została możliwość realizacji funkcji dopuszczalnej pod m.in. urządzenia dla sportów wodnych. Ponadto we wskazaniach dla jednostki strukturalnej nr 30 znajduje się zapis o utrzymaniu i rozwoju obiektów usług sportu i rekreacji w rejonie zbiornika Bagry. Dopiero na etapie sporządzania planu miejscowego, nastąpi szczegółowe ustalenie przeznaczenie dla poszczególnych terenów znajdujących się w obszarze o głównym kierunku zagospodarowania pod ZU i W.

2601.

Ad. 1. Projekt zmiany Studium wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 4.03 do 14.04.2014 r., zawiera stosowne regulacje w Tomie II i III (jednostka 1). Forma zastosowanych zapisów odpowiadają skali i roli dokumentu jakim jest studium. Niezależnie od zapisów Studium Stare Miast podlega ochronie przez szereg odrębnych aktów prawa (Unesco, pomnik historii, gminna ewidencja zabytków, rejestr zabytków, czy Park Kulturowy).

Ad. 2. W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w tym zakresie. W projekcie zmiany Studium nie przewiduje się rozwoju zainwestowania mogącego w sposób znaczący modyfikować warunki regeneracji powietrza i przewietrzania w skali miasta. Stosowne zapisy dotyczące sposobu ogrzewania budynków zawarto w Tomie II.7.4. (System zaopatrzenia w ciepło).

Ad. 3. Dla większości ogrodów działkowych zapisy projektu Studium ustalają kierunek zagospodarowania ZU, co zabezpiecza ich obecną funkcję. Zgodnie z przyjętą definicją, symbol ZU oznacza tereny zieleni urządzonej obejmującej m. in. **ogrody działkowe**. Natomiast część ogrodów działkowych została wskazana pod niezbędne korytarze transportu kołowego i szynowego lub też oraz pod zainwestowanie, zgodnie z oczekiwaniami prywatnych właścicieli działek na których te ogrody są zlokalizowane

Ad. 4. Stosowne wskazania odnośnie polityki parkingowej, do stosowania w sporządzanych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, zawarte są w Tomie II.6.2 zmiany Studium (Transport indywidualny). Wytyczne te wynikają z Uchwały Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29.08.2012 r. - dokumentu kierunkowego w zakresie rozwoju systemu parkingowego w mieście.

Ad. 5. W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Ad. 6. Zachodnia część terenu WKS Wawel znajduje się w projekcie zmiany Studium w terenie usług – U, w którym jedną z funkcji podstawowych są obiekty sportu i rekreacji. Ponadto we wskazaniach dla jednostki strukturalnej nr 7 znajduje się zapis o utrzymaniu i rozwoju obiektów usług sportu i rekreacji klubu WKS Wawel. W oparciu o te zapisy możliwe będzie przy sporządzaniu planu miejscowego wyznaczenie terenu sportu i rekreacji np. US. Wschodnia część terenu WKS Wawel znajduje się natomiast w terenie zieleni urządzonej – ZU, w którym jedną z funkcji podstawowych jest zieleń założeń zabytkowych. W związku z powyższym uwagę uznaje się za uwzględnioną bez konieczności wprowadzania zmian w przedmiotowym projekcie.

Ad. 7. W oparciu o występujące uwarunkowania, dla omawianego obszaru został wyznaczony kierunek zagospodarowania terenu pod tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach uwarunkowania i przewidywany rozwój przy zachowaniu zasad ładu przestrzennego. Zgodnie z ustaleniami projektu Studium, na etapie sporządzania planu miejscowego, nastąpi doprecyzowanie ustaleń dla poszczególnych terenów znajdujących się w obszarze o głównym kierunku zagospodarowania pod tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW, bowiem zgodnie z ustaleniami Studium w terenie tym dopuszczona została możliwość realizacji funkcji dopuszczalnej pod usługi poprzez wyznaczenie terenu zgodnego z funkcją dopuszczalną bądź poprzez ustalenie przeznaczenia uzupełniającego, towarzyszącego przeznaczeniu podstawowemu, przy zachowaniu określonych Studium wskaźników.

Ad. 8. Pismo w zakresie pkt 8 nie stanowi uwagi do Studium w rozumieniu przepisów art. 11 pkt 11 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Rozwiązania szczegółowe elementów układu komunikacyjnego (rozwiązania techniczne, przekroje pasa drogowego) oraz przebieg dróg lokalnych i dojazdowych (np. al. Kijowska) nie należą do zakresu ustaleń Studium tzn. nie są wymienione w art. 10 ust. 2 jako przedmiot regulacji Studium i w tym zakresie pismo nie jest rozpatrywane. W Studium wskazano przede wszystkim kierunki rozwoju układu drogowego, zapewniające ciągłość układu komunikacyjnego oraz jego powiązanie z systemem zewnętrznym (ustaleniom podlegają drogi w klasie zbiorczej i wyższej). Doszczegółowienie projektowanego układu drogowego nastąpi dopiero na etapie sporządzania planu miejscowego, w którym zgodnie z ustaleniami Studium „*dopuszcza się, w przypadku wyznaczonych w studium terenów o głównym kierunku zagospodarowania pod tereny kolejowe albo tereny komunikacji, ustalenie przeznaczenia terenu pod tereny komunikacji poprzez ich wyznaczenie w terenach sąsiednich, o ile zostanie utrzymany kierunek rozwoju systemu komunikacji i jego powiązanie z systemem istniejącym. W takim przypadku, tereny o ustalonym w studium głównym kierunku zagospodarowania pod tereny kolejowe lub tereny komunikacji przeznacza się do zagospodarowania zgodnie z kierunkiem zagospodarowania określonym dla terenów bezpośrednio z nimi sąsiadującymi*”.

2647.

Zastrzeżenia nie odnoszące się do ustaleń dokumentu Studium, lecz zawierające polemiki, zastrzeżenia, czy komentarze dotyczące sposobu rozpatrzenia lub zapisów uzasadnień do uwag z I wyłożenia - zawartych w zarządzeniu Nr 221/2014 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 31 stycznia 2014 r. (z późn. zm.), tj. nie dotyczące zapisów projektu zmiany Studium, w rozumieniu przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie stanowią uwagi do Studium. Prezydent Miasta Krakowa, rozpoznając uwagi do projektu zmiany Studium, rozpatrzył je w oparciu o przyjęte założenia polityki przestrzennej, uwzględniając istniejące uwarunkowania merytoryczne i prawne.

Dodatkowe wyjaśnienia:

- pkt 1: Zmniejszenie powierzchni terenów zieleni o 5, 5%, w stosunku do zapisów obecnego studium, jest m.in. uwarunkowane zaistniałymi już przekształceniami terenów zielonych (zrealizowane zainwestowanie), potrzebami inwestycyjnymi miasta (uwalnianie rezerw terenowych), uwzględnieniem wniosków i uwag mieszkańców, realizowaniem przyjętych założeń polityki przestrzennej.

- pkt 2: W świetle przeprowadzonych analiz kształtowania układu komunikacyjnego Krakowa w oparciu o prognozy potrzeb i możliwości obsługi miasta Trasa Pychowicka jest niezbędnym elementem planowanego układu drogowego, który miałby pozwolić na stworzenie warunków dla płynnego ruchu pojazdów w strefie pozaśródmiejskiej i na stopniowe ograniczanie tego ruchu w śródmieściu, co będzie miało wpływ także m.in. na ochronę powietrza w mieście. Przeanalizowane uwarunkowania dla przyszłej budowy tej trasy nie pozostawiają możliwości na swobodne wariantowanie jej lokalizacji. Położenie trasy, bliskie dotychczas planowanym rozwiązaniom, nie jest jednak przedstawiane w zapisie Studium z precyzyjną dokładnością (bez sprzeczności z zakresem

wymaganym dla tego dokumentu), ani nie może przesądzać o szczegółach rozwiązań technicznych i technologicznych drogi. Prezentowane w uwadze przeświadczenie o nieusuwalnej kolizji budowy i funkcjonowania tej trasy z lasem łęgowym nie jest uprawnione na tym etapie planistycznym. Projekt Studium zakłada możliwość pogodzenia aspektów funkcjonalno-społecznych ze środowiskowymi w dalszych fazach postępowania przygotowawczego do realizacji tej trasy.

Reasumując - ograniczona szczegółowość Studium nie może rozstrzygać o ograniczeniu lub wyborze rozwiązań technicznych dla kierunków rozwoju ważnych elementów transportu - w związku z potencjalną możliwością powstania kolizji ze środowiskiem przyrodniczym. O możliwości i sposobie rozwiązania tego rodzaju kolizji rozstrzygają, określone w przepisach odrębnych, postępowania wymagające szczegółowego przedstawienia wariantowych rozwiązań technicznych budowl.

- pkt 3: Uwagi w zakresie wprowadzenia proponowanych zapisów do rozdziału II.5.4 (Tom II) nie uwzględnia się. Jednakże, projekt zmiany Studium znaczną część zbiorników wodnych wraz z otoczeniem wskazuje do objęcia ochroną, która również może być realizowana przez odpowiednie zagospodarowanie przestrzenne. Natomiast nie jest przedmiotem Studium wskazywanie właściwej kategorii z zakresu form ochrony przyrody. Ponadto niezależnie od wskazań Studium formą ochrony przyrody mogą zostać objęte obiekty, które spełniają kryteria określone w odpowiednich przepisach odrębnych.

- pkt 4: Uwagi w zakresie wprowadzenia proponowanego generalnego zapisu „zakazującego zabudowy istniejących, urządzonych skwerów (...)” nie uwzględnia się. Ze względu na skalę i charakter dokumentu Studium nie ma możliwości wyodrębniania każdego skweru, jako teren ZU. W projekcie zmiany studium, zgodne z przyjętymi założeniami polityki przestrzennej, uwzględniając istniejące uwarunkowania merytoryczne i formalne, zostały wprowadzone zapisy dotyczące zasięgu terenów wyłączonych spod zabudowy (m.in. niektóre tereny istniejących i urządzonych skwerów przeznaczono pod zieleń oznaczoną symbolem ZU) oraz terenów pod różne formy zagospodarowania terenów inwestycyjnych wraz z warunkami ich zagospodarowania, w tym wielkość powierzchni biologicznie czynnej określonej procentowo w strukturalnych jednostkach urbanistycznych. Daje to również możliwość wprowadzania odpowiednich zapisów dotyczących „chronienia terenów zieleni w ścisłym centrum miasta” w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Natomiast, pismo w zakresie postulatu wprowadzenia zapisu „zakazującego zabudowy istniejących, urządzonych skwerów (...)” nie stanowi uwagi do Studium.

Przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w art. 10 ust. 2 wskazują, jaki ma być zakres przedmiotowy ustaleń dokumentu Studium. W wykładanym do publicznego wglądu projekcie mogły się, więc znaleźć tylko te zagadnienia, które ustawodawca wskazał, jako przedmiot ustaleń Studium. W związku z powyższym, ponieważ postulowany zapis, nie dotyczy przedmiotu regulacji Studium, a odnosi się do określenia sposobu zagospodarowania i „zabudowy” (zakazu zabudowy) istniejących, urządzonych skwerów (a więc odwołuje się do uregulowań planu miejscowego), w tym zakresie w rozumieniu przepisów ww. ustawy nie stanowi uwagi do Studium.

- pkt 5: W projekcie zmiany studium, zgodne z przyjętymi założeniami polityki przestrzennej, uwzględniając istniejące uwarunkowania merytoryczne i formalne, zostały wprowadzone zapisy dotyczące zasięgu terenów pod różne formy zagospodarowania terenów inwestycyjnych wraz z warunkami ich zagospodarowania. Daje to również możliwość postulowanego „zabezpieczenia istniejącej zieleni”, „zachowania i ochrony pasa zieleni przyulicznej wzdłuż ulicy Czarnowiejskiej” w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, który może wprowadzić szczegółowe rozwiązania np. linie zabudowy.

- pkt 6a (działki przy ul. Karmelickiej): W dotychczas obowiązujących w gminie dokumentach planistycznych (studium, planach miejscowych) wymienione w uwadze działki były wskazane, jako przeznaczone do zainwestowania i również z tego powodu dla tego trenu został wskazany kierunek rozwoju MU – tereny o przeważającej funkcji mieszkaniowo-usługowej.

- pkt 6b (działki nr 167/70, 167/71, 167/72 oraz 167/74): W projekcie zmiany studium, zgodne z przyjętymi założeniami polityki przestrzennej, zostały wprowadzone zapisy dotyczące zasięgu terenów wyłączonych spod zabudowy oraz terenów pod różne formy zagospodarowania terenów inwestycyjnych wraz z warunkami ich zagospodarowania, które zostaną szczegółowo określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Działki wokół fortu nr 7 wskazane zostały, jako tereny zieleni urządzonej ZU, za wyjątkiem działek położonych po południowej stronie fortu. Obszar tych działek został przeznaczony do zainwestowania zgodnie ze stanem faktycznym nieruchomości, a kierunek rozwoju został wyznaczony zgodnie z zainwestowaniem występującym w sąsiedztwie, ze wskazaniem, aby rozwój tego miejsca odbywał się w kierunku zabudowy mieszkaniowej jedno i wielorodzinnej o parametrach zabudowy dostosowanych do parametrów obiektów już istniejących w sąsiedztwie. Ponadto, w celu ochrony otwarcia widokowego na fort nr 7 wraz z pozostałością drogi rokadowej, część działki nr 167/75 oraz fragmenty działek nr 167/74 i 167/71 znalazły się w terenie zieleni urządzonej ZU. Natomiast, dostosowanie lokalnych układów komunikacyjnych do zmian zagospodarowania terenu następuje w oparciu o plany miejscowe i decyzje administracyjne.

- pkt 6c (Park św. Wincentego a Paulo): Działki nr: 382/27, 394, 395/1, 395/2, 396, 382/7 i 382/8 znajdują się w projekcie zmiany Studium w terenach zieleni urządzonej – ZU. W związku z czym uwzględnienie uwagi w tym zakresie nie niesie za sobą konieczności wprowadzania zmian do Studium. Natomiast działki nr 393/2, 382/4 i 382/21 objęte zostały terenem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW zgodnie z celami rozwoju przestrzennego miasta.

- pkt 6d (skwerek im. Mariana Eilego): Projekt zmiany Studium wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 4.03 do 14.04. 2014 r., określa na przedmiotowym terenie kierunek zagospodarowania ZU – Tereny zieleni urządzonej, zgodnie z oczekiwaniami składającego uwagę. W związku z powyższym uwagę uznaje się za uwzględnioną bez konieczności wprowadzania zmian w przedmiotowym projekcie.

- pkt 6e (zadrzewione działki z potokiem Młynówka w okolicy ul. Młyńskiej Boczej): W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

- pkt 7: W projekcie zmiany studium, zgodne z przyjętymi założeniami polityki przestrzennej, zostały wprowadzone zapisy dotyczące zasięgu terenów wyłączonych spod zabudowy oraz terenów pod różne formy zagospodarowania terenów inwestycyjnych wraz z warunkami ich zagospodarowania, które zostaną szczegółowo określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Tereny, na których rosną lasy i są one wyodrębnione, jako osobna kategoria geodezyjna gruntu „Ls” podlegają szczególnej ochronie na mocy przepisów ustawy z dnia 3 lutego 1995r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych, co nie oznacza braku możliwości planowania przekształcania takich terenów w tereny inwestycyjne.

- pkt 8: W projekcie zmiany studium, zgodne z przyjętymi założeniami polityki przestrzennej, zostały wprowadzone zapisy dotyczące zasięgu terenów wyłączonych spod zabudowy (w tym obejmujących korytarze przewietrzania miasta) oraz terenów pod różne formy zagospodarowania terenów inwestycyjnych. Wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Obszary wymiany powietrza wskazano w oparciu o dostępne dokumenty i opracowania m.in. opracowanie ekofizjograficzne. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w tym zakresie. W projekcie zmiany Studium nie przewiduje się rozwoju zainwestowania mogącego w sposób znaczący modyfikować warunki regeneracji powietrza i przewietrzania w skali miasta.

- pkt 9: W projekcie zmiany studium, zgodne z przyjętymi założeniami polityki przestrzennej, zostały wprowadzone zapisy dotyczące zasięgu terenów wyłączonych spod zabudowy oraz terenów pod różne formy zagospodarowania terenów inwestycyjnych wraz z warunkami ich zagospodarowania, które zostaną szczegółowo określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Bagry oraz Staw Płaszowski wraz z różnej szerokości pasami terenu wzdłuż ich brzegów ujęte są w kategorii W - wody powierzchniowe śródlądowe. Tereny ZU zostały wyznaczone: w sąsiedztwie zbiornika Bagry w części północnej linii brzegowej, a przy Stawie Płaszowskim na niewielkim fragmencie w części północnozachodniej. W ramach terenów o kategoriach inwestycyjnych znalazły się tereny zainwestowane jak i dotychczas niezabudowane działki, porośnięte różnorodną roślinnością. Wyznaczenie terenów MW, MNW, U nie oznacza zabudowy bezpośrednio wzdłuż brzegów zbiorników. Te kwestie będą regulowane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, gdzie wprowadza się szczegółowe rozwiązania np. linie zabudowy oraz zapisy zapewniające lub przynajmniej umożliwiające lokalne połączenia ekologiczne. Należy tu również nadmienić, że zarówno obecnie jak i w przyszłości rolę lądowego korytarza ekologicznego pomiędzy zbiornikami stanowią niezabudowane, porośnięte różnorodną roślinnością tereny kolejowe.

Ulica Kaplickiego jest - z punktu widzenia prognoz ruchu - ważnym elementem przyszłego układu drogowego, wspomagającym ul. Wielicką, jako połączenie między II i III obwodnicą w części południowo-wschodniej. Ograniczona szczegółowość Studium nie może rozstrzygać o ograniczeniu lub wyborze rozwiązań technicznych dla kierunków rozwoju ważnych elementów transportu - w związku z potencjalną możliwością powstania kolizji ze środowiskiem przyrodniczym. O możliwości i sposobie rozwiązania tego rodzaju kolizji rozstrzygają, określone w przepisach odrębnych, postępowania umożliwiające uzyskanie zgody na realizację inwestycji przy zachowaniu wymagań środowiskowych (podobnie jak dla pobliskiej inwestycji linii tramwajowej do ul. Wielickiej).

- pkt 10: Sterowanie przez Gminę zmianami w przeznaczeniu terenu ma prowadzić przede wszystkim do osiągnięcia realizacji ustalonych w Studium celów rozwoju m.in. wzmacnianiu Krakowa jako ośrodka metropolitalnego o wysokim potencjale gospodarczym, naukowym i turystycznym. Odpowiednie rozmieszczenie funkcji i kierunków zagospodarowania w przestrzeni Krakowa zawarte w projekcie zmiany Studium ma umożliwić w przyszłości lokalizację inwestycji m.in. mających utrwalać metropolitalny status Krakowa.

Teren wskazany do zainwestowania po wschodniej stronie ul. Lema obejmuje dawne ogrody działkowe i nie wchodzi w skład Parku Lotników. Teren ten, jak również teren analogiczny po zachodniej stronie ul. Lema oznaczony symbolem UM, z uwagi na sąsiedztwo powstającej wielofunkcyjnej hali widowiskowej, jest predysponowany do lokalizacji inwestycji o znaczeniu metropolitalnym.

Poszerzone tereny usług – U w rejonie al. Pokoju i ul. Nowohuckiej, stanowiące własność osób prywatnych, będą stanowiły uzupełnienie programu realizowanego w miejskim obiekcie oraz doprowadzić mają do właściwej obudowy architektonicznej podkreślającej rolę tych arterii miejskich wskazanych w projekcie zmiany Studium jako główne ciągi komercyjne.

- pkt 11: W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

- **pkt 12:** W projekcie zmiany Studium nie wskazuje się przedmiotowego terenu pod zabudowę przemysłową, ale w oparciu o występujące uwarunkowania oraz uwzględniając uwagi wniesione podczas I wyłożenia, dla wskazanego w uwadze obszaru został wyznaczony kierunek zagospodarowania terenu pod UM – Tereny zabudowy usługowej oraz zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

- **pkt 13:** Metro zostało wprowadzone do projektu zmiany Studium jako część systemu transportowego, adekwatnego do zakładanych kierunków rozwoju miasta i aglomeracji i prognozowanych na tej podstawie przyszłych wielkości potoków pasażerskich. Koncepcja funkcjonalna metra jest związana z projektami rozbudowy innych środków przewozowych - szybkiej kolei aglomeracyjnej, tramwajów oraz z projektami budowy sieci parkingów przesiadkowych. Dokument Studium nie wskazuje szczegółowo lokalizacji i rozwiązań technicznych układów komunikacji; wskazuje przede wszystkim kierunki ich rozwoju. Dookreślenie systemu metra w zakresie rozwiązań technicznych trakcji, tras i urządzeń komunikacji, w relacji z kosztami budowy i eksploatacji oraz scenariuszami finansowania, nastąpi przy pracach nad studium wykonalności tego systemu. Przygotowanie fazy realizacyjnej będzie poprzedzone postępowaniami administracyjnymi przy uwzględnieniu wymaganych ograniczeń, m.in. ochrony archeologicznej.

- **pkt 14:** W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

2710.

Ad. 1, 3, 5. W projekcie zmiany studium, zgodne z przyjętymi założeniami polityki przestrzennej, zostały wprowadzone zapisy dotyczące zasięgu terenów wyłączonych spod zabudowy (w tym obejmujących korytarze przewietrzania miasta) oraz terenów pod różne formy zagospodarowania terenów inwestycyjnych. Wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów wraz z przypisanymi im parametrami zabudowy (wysokość zabudowy oraz wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej), w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Ad. 2. W Studium dla tras pieszych i rowerowych nie wyznacza się odrębnych terenów. Wskazania dla przebiegu tras rowerowych mają formę schematyczną.

Ad. 4. Trasa Nowopłaszowska (ul. Kaplickiego) w części lokalizowanej na północ od terenów kolejowych jest planowana w klasie drogi zbiorczej, jako element uzupełniający główny drogowy układ obwodnicowy. W kolejnych etapach przygotowania inwestycyjnego mogą być zastosowane rozwiązania techniczne, w tym odpowiednia lokalizacja, które mogą pozwolić na realizację drogi z zachowaniem wymagań środowiskowych, co będzie przedmiotem odrębnych postępowań.

2787.

Ad. 1, 4, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19. W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Ad. 2. Studium jest dokumentem określającym kategorie terenów o zróżnicowanych funkcjach i kierunkach zagospodarowania sporządzanym w skali 1:25000, która wymusza pewien stopień ogólności. Skala ta często nie pozwala na oznaczenie stosunkowo niewielkich terenów zielonych, jak w przypadku przedmiotowego fragmentu działki. W oparciu o występujące uwarunkowania, dla przedmiotowego obszaru został wyznaczony kierunek zagospodarowania terenu pod tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej - MW, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględni w uporządkowanych relacjach uwarunkowania i przewidywany rozwój przy zachowaniu zasad ładu przestrzennego. Zgodnie z ustaleniami projektu Studium, na etapie sporządzania planu miejscowego, nastąpi doprecyzowanie ustaleń dla poszczególnych terenów znajdujących się w obszarze o głównym kierunku zagospodarowania pod tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej - MW, bowiem zgodnie z ustaleniami Studium w terenie tym dopuszczona została możliwość realizacji funkcji dopuszczalnej pod zieleń urządzoną i nieurządzoną m.in. w formie parków, skwerów, zieleńców poprzez wyznaczenie terenu zgodnego z funkcją dopuszczalną bądź poprzez ustalenie przeznaczenia uzupełniającego, towarzyszącego przeznaczeniu podstawowemu, przy zachowaniu określonego w Studium wysokiego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej. Wskaźnik ten w jednostce strukturalnej nr 47 dla terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej - MW wyznaczony został na poziomie minimum 50%, co łącznie z zapisem zawartym w kierunkach zmian w strukturze przestrzennej: "ochrona, kształtowanie i tworzenie zieleni urządzonej we wnętrzach zabudowy blokowej", prowadzić ma do wyznaczenia i ochrony w planie miejscowym skwerów i zieleńców w obrębie zabudowy blokowej.

Ad. 3. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Zmiana wprowadzona w projekcie zmiany Studium w przedmiotowym terenie po I wyłożeniu do publicznego wglądu uwzględniła istniejące zagospodarowanie na działce nr 95/1 obr. 54 NH.

Ad. 5. Działka 215/27 obr. 1 NH znajduje się w projekcie zmiany Studium w całości w terenie zieleni urządzonej - ZU. W związku z powyższym uwagę uznaje się za uwzględnioną bez konieczności wprowadzania zmian w przedmiotowym projekcie.

Ad. 6. Podział przedmiotowych działek pomiędzy tereny pod zabudowę (tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej - MW) a tereny zielone (tereny zieleni urządzonej - ZU) wynika z konieczności takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta.

Ponadto jest kontynuacją kierunków jakie wyznacza dla nich obowiązujące Studium, czyli spełnieniem zasady tzw. ciągłości planistycznej mającej na celu stworzenie klarownych warunków dla funkcjonowania i rozwoju miasta.

Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Ad. 11.

W zakresie jednostki 7: dla dz. nr 715/9 uwzględniona częściowo.

Projekt zmiany Studium w części graficznej, tam gdzie było to możliwe, tereny komunikacji wskazuje do terenów inwestycyjnych. W związku z tym działka nr 715/9 w części, w której obejmuje drogę – al. Artura Grottgera, włączona została do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej niskiej intensywności – MNW. W pozostałej zaś części, obejmującej ciąg pieszo-rowerowy i zieleń parku Młynówka Królewska, działka ta znalazła się w terenach zieleni urządzonej – ZU. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe. W związku z powyższym uwagę uznaje się za uwzględnioną częściowo bez konieczności wprowadzania zmian w przedmiotowym projekcie.

W zakresie jednostki 21: dla dz. nr 788 nieuwzględniona.

W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Ad. 14. Projekt zmiany Studium w części graficznej, tam gdzie było to możliwe, tereny komunikacji wskazuje do terenów inwestycyjnych. W związku z tym działka nr 21/13 w części, w której obejmuje drogę – ul. Lasówka i ul. Gumniska, włączona została do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej niskiej intensywności – MNW. W pozostałej zaś części, obejmującej zieleń parku Płaszów, działka ta znalazła się w terenach zieleni urządzonej – ZU. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Ad. 20. W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów inwestycyjnych oraz kierunki zagospodarowania terenów zieleni, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego, oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

3048.

Ad. 1. Utrzymuje się dotychczasowe przeznaczenie terenu. Działania w zakresie przenoszenia obiektów zabytkowych należą do kompetencji służb konserwatorskich a ustalone w proj. Zmiany Studium przeznaczenie umożliwia je , przy zachowaniu określonego wskaźnika pow. biologicznie czynnej.

Ad. 2. W proj. zmiany Studium, na planszy K2 (Środowisko Kulturowe. Kierunki i zasady rozwoju). oznaczono jedynie zasięg obszarów urbanistycznych wpisanych do rejestru zabytków (jako uaktualnienie rysunku 4 uwarunkowań kulturowych). Rejestr zabytków Miasta Krakowa obejmuje blisko 1200 pozycji, stad nie ma możliwości wskazywania wszystkich obiektów zabytkowych w dokumencie opracowywanym w skali 1:25 000. Natomiast, występujące wartości środowiska kulturowego, w tym m.in. obejmujące układy urbanistyczne, zespoły i obiekty zabytkowe, dobra kultury współczesnej oraz miejsca pamięci narodowej, a także istniejącą sylwetę Miasta oraz jego walory krajobrazowe (w tym historyczny krajobraz miejski oraz warowny) zawarte zostały oprócz ogólnej informacji graficznej na planszy K2, również w części opisowej, tj.: w Tomie II.4 oraz Tomie IIIB (dla poszczególnych jednostek strukturalnych).

Ad. 3. Pismo w tej części nie stanowi uwagi do studium w rozumieniu przepisów art. 11 pkt. 11 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zespół budownictwa drewnianego na Woli Justowskiej objęty jest wpisem do rejestru zabytków - A-95, decyzja z dnia 17.01.1970 r. i na stan obecny obejmuje karczmę przeniesioną z Pasieki oraz spichlerz przeniesiony z Trzyciąża, umieszczanie kolejnych obiektów w ramach wpisów rejestrowych nie należy do materii studium lecz podlega kompetencji wojewódzkiego konserwatora zabytków

Ad. 4. Prace nad uwarunkowaniami rozwoju (Tom I) w skład, którego wchodzi m. in.: rys. 2 pt.: „Struktura funkcjonalna zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa” i rys. 3 pt.: „Struktura rozmieszczenia usług w Mieście Krakowie” należący do części graficznej uwarunkowań Zmiany Studium zostały przygotowane i zakończone w roku 2009. Opracowując kierunki rozwoju brano pod uwagę też aktualne uwarunkowania. Na etapie sporządzania „Zasad i kierunków polityki przestrzennej ponownie przeanalizowano stan istniejący i w efekcie tej pracy zaproponowano kierunki rozwoju określone w Tomie III.

Ad. 5. Projekt zmiany Studium uwzględnia występujące w obszarze Miasta walory widokowe, m.in. poprzez ustanowienie stref: ochrony sylwety miasta oraz ochrony i kształtowania krajobrazu (w której wskazano najważniejsze miejsca widokowych : punkty, ciągi i osie oraz istniejące powiązania widokowe. W szczególnie sposób wskazano potrzebę ochrony wnętrza doliny Wisły. Ustalenia w tym zakresie zawierają m.in.:

- zapisy dotyczące strefy buforowej obszaru wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO,

- strefy ochrony sylwety Miasta (ze wskazaniem, że sylwetę tworzą również pagóry zrębowe, stanowiące otoczenie obu brzegów Wisły),

- strefy ochrony i kształtowania krajobrazu, w której m.in. wskazuje się najważniejsze i najcenniejsze miejsca widokowe, które stanowią podstawę do dokonywania analiz widokowych w odniesieniu do planowanych inwestycji

- zapisy dotyczące środowiska kulturowego dla jednostek urbanistycznych nr 4, 18 i 60 (obejmujących rzekę Wisłę z otoczeniem)

Ad. 6, 7, 8, 9, 10. W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

3427.

W planach ogólnych z 1977 r i z 1988 r. trzecia obwodnica była prowadzona - od al. Armii Krajowej, z odcinkiem wzdłuż Rudawy - przez tzw. krótki tunel do skrzyżowania przy Moście Zwierzynieckim. Sugerowane było połączenie ciągu ul. Weissa - Głowackiego - Piastowskiej (drogi w niższej klasie, niż obwodnica) z tą trasą przy Rudawie. Wadą tych rozwiązań były niekonsekwencje w ciągłości tej obwodnicy w prawobrzeżnej części Krakowa. Inne rozwiązanie zostało wskazane w planie ogólnym z 1994 r. - przez wprowadzenie tzw. długiego tunelu i wytrasowania ciągłej obwodnicy od al. Armii Krajowej do ul. Witosa. Plan ten zawierał jeszcze alternatywę w postaci krótkiego tunelu. Wyboru długiego tunelu na trasę obwodnicy dokonała Rada Miasta Krakowa uchwałą Nr CXIV/1024/98 z dnia 22 kwietnia 1998 r. Ten sposób rozwiązania został podtrzymany w obowiązującym Studium zagospodarowania przestrzennego Krakowa z 2003 r i jest kontynuowany w sporządzanym obecnie projekcie zmiany Studium. Układ ten nawiązuje konsekwentnie do kierunków głównych ciążen ruchu w mieście. Jego funkcjonalność potwierdzają sporządzane od lat prognozy ruchu. Będzie przejmował sprawnie duże potoki ruchu międzydzielnicowego i zewnętrznego, co pozwoli na ograniczenie wnikania tego rodzaju ruchu do sieci dróg wewnątrz miejskich. Trasa trzeciej obwodnicy na obecnie zarezerwowane tereny w całości dla odcinka od ul. Grota-Roweckiego do ul. Witosa (decyzją o ustaleniu lokalizacji drogi). Dla pozostałych odcinków prowadzone są jeszcze przygotowania do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację.

3447.

W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Dodatkowe wyjaśnienia:

- Rozpatrywanie wniosków złożonych w odpowiedzi na ogłoszenie o przystąpieniu do sporządzania zmiany Studium, miało miejsce na wczesnym etapie procedury planistycznej i miało charakter wstępnego rozstrzygnięcia, które w wyniku kolejnych prac dokumentem zostało zaktualizowane z uwzględnieniem istniejących uwarunkowań merytorycznych i prawnych. Stosowna informacja została zawarta w zarządzeniu Prezydenta Miasta Krakowa dot. rozpatrzenia wniosków.

- Sterowanie przez Gminę zmianami w przeznaczeniu terenu ma prowadzić przede wszystkim do osiągnięcia realizacji ustalonych w Studium celów rozwoju m.in. wzmocnieniu Krakowa jako ośrodka metropolitalnego o wysokim potencjale gospodarczym, naukowym i turystycznym. Odpowiednie rozmieszczenie funkcji i kierunków zagospodarowania w przestrzeni Krakowa zawarte w projekcie zmiany Studium ma umożliwić w przyszłości lokalizację inwestycji m.in. mających utrwaląć metropolitalny status Krakowa.

Projekt zmiany Studium uwzględnia występujące w obszarze Miasta walory widokowe, m.in. poprzez ustanowienie stref: ochrony sylwety miasta oraz ochrony i kształtowania krajobrazu (w której wskazano najważniejsze miejsca widokowych : punkty, ciągi i osie oraz istniejące powiązania widokowe. W szczególnie sposób wskazano potrzebę ochrony wnętrza doliny Wisły. Ustalenia w tym zakresie zawierają m.in.:

- zapisy dotyczące strefy buforowej obszaru wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO,

- strefy ochrony sylwety Miasta (ze wskazaniem, że sylwetę tworzą również pagóry zrębowe, stanowiące otoczenie obu brzegów Wisły),

- strefy ochrony i kształtowania krajobrazu, w której m.in. wskazuje się najważniejsze i najcenniejsze miejsca widokowe, które stanowią podstawę do dokonywania analiz widokowych w odniesieniu do planowanych inwestycji

- zapisy dotyczące środowiska kulturowego dla jednostek urbanistycznych nr 4, 18 i 60 (obejmujących rzekę Wisłę z otoczeniem)

Wobec przyjętych w proj. zmiany Studium kierunków rozwoju tej części Krakowa oraz zasad ochrony występujących wartości, które ten rozwój musi uwzględniać, nie znajduje uzasadnienia wskazywanie kolejnego parku kulturowego ani projektu strategicznego o nazwie Via Europea.

3462.

Ad. 1, 2, 3, 4. Prace nad uwarunkowaniami rozwoju (Tom I) w skład, którego wchodzi m. in.: rys. 1 pt. Powiązania Krakowa ze strefą podmiejską”, rys. 2 pt.: „Struktura funkcjonalna zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa”, rys. 3 pt.: „Struktura rozmieszczenia usług w Mieście Krakowie” oraz rys. 5 pt. Zasoby środowiska przyrodniczego Miasta Krakowa” należący do części graficznej uwarunkowań Zmiany Studium zostały przygotowane i zakończone w roku 2009. Opracowując kierunki rozwoju brano pod uwagę też aktualne uwarunkowania. Na etapie sporządzania „Zasad i kierunków polityki przestrzennej ponownie przeanalizowano stan istniejący i w efekcie tej pracy zaproponowano kierunki rozwoju określone w Tomie III.

Ad. 5, 6, 7. W dokumencie Studium wyznaczono kierunki zagospodarowania terenów, w oparciu o występujące uwarunkowania, celem zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowanie ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Projekt zmiany Studium ze względu na jego ogólny charakter, wskazuje kierunki rozwoju całego miasta i nie zawiera szczegółowych informacji, przynależnych m. in. planom miejscowym. Wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Dodatkowe wyjaśnienia:

- Projekt rysunku studium sporządzono zgodnie z §5 rozporządzenia na kopii mapy topograficznej aktualnej na dzień przystąpienia do sporządzania tego dokumentu. Zawartość podkładu mapowego nie stanowi ustaleń studium.

- Zgodnie z zapisami zawartymi w Tomie III możliwe jest ustalenie w planach miejscowych przeznaczenia zgodnego z dotychczasowym sposobem wykorzystania terenu.

3533.

Ad. 2. Wskazane w poszczególnych jednostkach urbanistycznych tereny usług w tym handlu wielkopowierzchniowego zostały każdorazowo ustalone w oparciu o analizę stanu istniejącego oraz zgodnie z przyjętą wizją rozwoju i polityką przestrzenną Miasta Krakowa. Zgodnie z praktyką prawidłowo budowanego (poprzez rozwój) miasta, tereny handlu powierzchniowego zostały wyznaczone na obrzeżach miasta przy głównych trasach komunikacyjnych.

Ad. 3, 4. W projekcie zmiany Studium, w oparciu o występujące uwarunkowania zostały wskazane obszary do zainwestowania. Kształtowanie zwartych zespołów zabudowy odbywać się będzie w celu zapewnienia takiego ukształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość, spełnia zasady zrównoważonego rozwoju i zachowania ładu przestrzennego oraz jest zgodne z celami rozwoju przestrzennego miasta. Wskazuje się jednak, iż zgodnie z ustaleniami Studium dopuszczona została możliwość dla istniejącej zabudowy wyznaczenia terenu zgodnego z funkcją, przy zachowaniu określonych w Studium wskaźników.

Ad. 5. Uwaga uwzględniona z zastrzeżeniem, że tereny wyłączone z zabudowy, odgrywające istotną rolę dla zrównoważonego rozwoju miasta, wymagają szczególnej ochrony przed zainwestowaniem. Studium ustala granicę pomiędzy terenami wskazanymi do zainwestowania a enklawami zieleni w celu zapobiegania niekontrolowanemu rozpraszaniu struktury przestrzennej miasta, a także w celu ochrony przed zainwestowaniem ważnych kompleksów terenów zielonych stanowiących strefę pośrednią pomiędzy obszarami zurbanizowanymi a obszarami zieleni naturalnej, pełniącymi rolę otuliny niezbędnej dla utrzymania i prawidłowego funkcjonowania środowiska przyrodniczego, jak również nienaruszania ekspozycji krajobrazowej w obszarach kształtujących sylwetę miasta.

Ad. 6. Projekt zmiany Studium podkreśla rangę głównych ciągów komunikacyjnych poprzez szczególne wyższe wskaźniki zabudowy, które prowadzić mają do odpowiedniej obudowy architektonicznej tych ulic. W uzasadnionych przypadkach, do już wskazanych w ten sposób ulic, dodano nowe. W pozostałym zakresie wybrane rozwiązania były wnikliwie analizowane, weryfikowane i aktualizowane w kolejnych etapach prac nad dokumentem zmiany Studium i w ocenie organu sporządzającego zmianę Studium są prawidłowe.

Ad 7. Oznaczenia związane z układem komunikacyjnym zostaną skorygowane w zakresie ujednolicenia zapisów w dokumencie Studium.

Ad. 8. Przeanalizowano strefę przewietrzania miasta i wprowadzono stosowny zapis w Tomie II.