

**ROZSTRZYGNIECIE O SPOSOBIE ROZPATRZENIA UWAG  
DOTYCZĄCYCH PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO  
OBSZARU „BRONOWICE – REJON KONCENTRACJI USŁUG”**

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Bronowice – Rejon Koncentracji Usług” został wyłożony do publicznego wglądu w okresie od 15 czerwca 2020 r do 13 lipca 2020 r. Termin wnoszenia uwag dotyczących wykładanego projektu planu określony w ogłoszeniu i obwieszczeniu w tej sprawie upłynął z dniem 27 lipca 2020 r. Prezydent Miasta Krakowa rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu Zarządzeniem Nr 1960/2020 z dnia 14 sierpnia 2020 r. w sprawie rozpatrzenia uwag złożonych do wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Bronowice – Rejon Koncentracji Usług” i rozpoznania pism w zakresie nie stanowiącym uwag - i nie uwzględnił uwag dotyczących projektu planu, zawartych w poniższym wykazie.

Niniejsze rozstrzygnięcie zgodnie z przepisami art. 20 ust. 1 ustawy, zawiera listę wszystkich uwag nieuwzględnionych przez Prezydenta Miasta Krakowa w toku procedury planistycznej. W zakresie uwag objętych załącznikiem, Rada Miasta Krakowa postanawia przyjąć następujący sposób ich rozpatrzenia:

Lp.	nr uwagi	DATA wniesienia UWAGI	IMIĘ I NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwag znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE nieruchomości, której dotyczy uwaga (nr działek lub inne określenie terenu objętego uwagą) obr. 33 jedn. ewidenc. Krowodrza	USTALENIA PROJEKTU PLANU	ROZSTRZYGNIECIE RADY MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI	UZASADNIENIE STANOWISKA RADY MIASTA KRAKOWA
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	1.	25.06.2020	[...]*	Wnosi o zmianę treści w §20 ust. 2 pkt 1c na brzmienie: <i>„c) maksymalną wysokość zabudowy:26m, przy czym w wyznaczonej strefie niższej zabudowy wynosi 17m z zastrzeżeniem lit. d, e.”</i>	1273, 1274/2, 1275/2, 1276/2, 1277/2, 1278/2, 1279/2, 1280/2, 1281/2	UC/U.1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Parametr maksymalnej wysokości zabudowy został ustalony w zgodności ze Studium i zgodnie z zasadami kształtowania ładów przestrzennych. Po przeprowadzeniu analiz przestrzennych, w tym uwarunkowań wynikających z projektu planu miejscowego sporządzanego w bezpośrednim sąsiedztwie niniejszego planu (po zachodniej stronie ul. Jasnogórskiej) utrzymuje się ustaloną w planie dla terenu UC/U.1 maksymalną wysokość zabudowy 22 m, jako właściwą dla obszaru sąsiadującego z ulicą Jasnogórską, gdzie - po przeciwnej stronie wyznaczonego terenu UC/U.1, poza obszarem sporządzanego planu - obecnie istniejąca zabudowa usługowa ma wysokość ok. 15 - 17m, a projekt sporządzanego tam mpzp dla obszaru „Pasternik” dopuszcza max. wysokość zabudowy 22m. Zatem realizowane w przyszłości budynki w terenie UC/U.1 o ustalonej w planie wysokości zabudowy do 22m będą stanowiły odpowiednią obudowę ulicy Jasnogórskiej.
2.	2.	3.07.2020	[...]*	Wnosi o zmianę treści w §20 ust. 2 pkt 1c na brzmienie: <i>„c) maksymalna wysokość zabudowy:26m, przy czym w wyznaczonej strefie niższej zabudowy wynosi 17m z zastrzeżeniem lit. d, e.”</i>	1273, 1274/2, 1275/2, 1276/2, 1277/2, 1278/2, 1279/2, 1280/2, 1281/2	UC/U.1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Parametr maksymalnej wysokości zabudowy został ustalony w zgodności ze Studium i zgodnie z zasadami kształtowania ładów przestrzennych. Po przeprowadzeniu analiz przestrzennych, w tym uwarunkowań wynikających z projektu planu miejscowego sporządzanego w bezpośrednim sąsiedztwie niniejszego planu (po zachodniej stronie ul. Jasnogórskiej) utrzymuje się ustaloną w planie dla terenu UC/U.1 maksymalną wysokość zabudowy 22 m, jako właściwą dla obszaru sąsiadującego z ulicą Jasnogórską, gdzie - po przeciwnej stronie wyznaczonego terenu UC/U.1, poza obszarem

							sporządzanego planu - obecnie istniejąca zabudowa usługowa ma wysokość ok. 15 - 17m, a projekt sporządzanego tam mpzp dla obszaru „Pasternik” dopuszcza max. wysokość zabudowy 22m. Zatem realizowane w przyszłości budynki w terenie UC/U.1 o ustalonej w planie wysokości zabudowy do 22m będą stanowiły odpowiednią obudowę ulicy Jasnogórskiej.	
3.	3.	13.07.2020	[...]*	<p>Wnosi o:</p> <p>1) wyznaczenie na działkach nr 1416/2,1417 i 1418 obr. 33 Krowodrza terenu U.4 zgodnie ze studium, gdzie w jednostce planistycznej nr 22 na wszystkich ww. działkach przewidziano tereny UH (usług i handlu);</p> <p>2) usunięcie z części działek nr 1416/2 i 1417 oraz z dz. nr 1418 obr. 33 Krowodrza terenu KDT.2 wyznaczonego niezgodnie ze obowiązującym studium i dodatkowo przebiegającego po istniejącym budynku. Zgodnie bowiem ze studium (plansza K4), linia tramwajowa powinna przebiegać wzdłuż ul. Sosnowieckiej;</p> <p>3) wyznaczenie od strony terenu KDGP.1 (ul. Jasnogórska) nieprzekraczalnej linii zabudowy w odległości 4 m od granicy tego terenu z terenem U.4, gdyż tylko w ten sposób (zgodnie ze studium oraz z uwzględnieniem warunków terenowych) teren może być faktycznie użytkowany jako usługowy;</p>	1416/1, 1416/2, 1417, 1418	U.4 KDT.2	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 1</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 2</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 3</p>	<p>Ad 1, Ad 2. Uwaga nieuwzględniona. W projekcie planu miejscowego uwzględniono przebieg linii tramwajowej oraz lokalizację terminalu komunikacji zbiorowej i parkingu P+R zgodnie z przesyłaną przez Wydział Gospodarki Komunalnej UMK dokumentacją, w tym opracowaniem pn. „Studium wykonalności połączenia tramwajowego Azory – Bronowice”. W trakcie prac nad „Studium wykonalności ...” przeprowadzono szereg analiz, np. rozwiązania kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną, analizę dojazdów pieszych do przystanków, rozważano różne warianty przebiegu trasy tramwaju. W ramach opracowania ww. „Studium wykonalności...” w 2016 r. przeprowadzono również Konsultacje społeczne z udziałem mieszkańców Dzielnicy IV i VI, przedstawicieli Rady i Zarządu Dzielnicy IV i Dzielnicy VI, przedstawicieli Urzędu Miasta Krakowa i Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu, odbyło się spotkanie z przedstawicielami obiektów komercyjnych zlokalizowanych w rejonie projektowanej linii tramwajowej. Przebieg linii tramwajowej oraz lokalizację terminalu komunikacji zbiorowej i parkingu P+R, zastosowany w planie miejscowym został wskazany do realizacji jako optymalny.</p> <p>Dodatkowo wyjaśnia się, że dla przedsięwzięcia pn. „Budowa linii tramwajowej KST os. Azory – Bronowice w Krakowie” w dniu 20.12.2019r. została wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Ad 2. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Tereny komunikacji KDT.1, KDT.2 zostały wyznaczone zgodnie z określoną w Studium w Tomie III zasadą: „Ustalanie w planie miejscowym przeznaczenia terenu pod tereny infrastruktury technicznej oraz tereny komunikacji (drogi lokalne, dojazdowe, wewnętrzne, trasy i przystanki komunikacji szynowej (w tym metro), miejsca postojowe i garaże podziemne) jest zgodne z każdą z wyznaczonych w studium funkcji zagospodarowania terenów, ustaloną dla obszarów w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych”.</p> <p>Ad 3. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany nieprzekraczalnej linii zabudowy. Linia ta w terenie U.4 została wyznaczona od strony ulicy Jasnogórskiej w sposób nawiązujący do przebiegu nieprzekraczalnych linii zabudowy wyznaczonych w pozostałych terenach inwestycyjnych (U.1, UC/U.4, UC/U.4, UC/U.1, MNi/U.1) – w celu kształtowania ładu przestrzennego i lokalizowania nowej zabudowy w odpowiedniej odległości od ulicy.</p> <p>W terenie U.4 obszar wskazany pod zainwestowanie, zawierający się pomiędzy nieprzekraczalnymi liniami zabudowy nie uniemożliwia lokalizacji budynku usługowego, ma szerokość od ok. 18 m do ok. 11 m.</p> <p>Wyjaśnia się ponadto, że w tekście projektu planu w § 7, ust. 3 zapisano:</p> <p>3. Ustala się możliwość utrzymania istniejących budynków znajdujących się w części poza wyznaczoną nieprzekraczalną linią zabudowy z dopuszczeniem:</p> <p>1) prowadzenia robót budowlanych w tych obiektach, bez możliwości dalszej rozbudowy obiektu poza tę linię;</p> <p>2) nadbudowy obiektu z uwzględnieniem wskaźników zawartych w ustaleniach szczegółowych.</p>

			<p>4) dopuszczenie w ramach ustalonego minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej (min 20%) realizacji powierzchni biologicznie czynnej w całości na dachach i innych powierzchniach utwardzonych - z uwagi na uwarunkowania terenowe (działki władającego otoczone są terenami komunikacyjnymi);</p> <p>5) Mając na uwadze zapewnienie możliwości realizacji różnych obiektów usługowych na terenie U.4 - rozszerzenie przedziału wskaźnika intensywności zabudowy od 0,1 do 5,0;</p> <p>6) ustalenie wysokości zabudowy dla działek władającego zgodnie ze studium tj. do 36 m. Zauważyć należy, że po przeciwnej stronie ul. Jasnogórskiej istnieją budynki o podobnej wysokości.</p> <p>7) usunięcie ograniczenia wysokości dla zabudowy stacji paliw albo zwiększenie tej wysokości do 10 m;</p> <p><i>Uwaga posiada obszerne uzasadnienie</i></p>			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 4</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 5</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 6</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 7</p>	<p>Ad 4. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Projekt planu nie zawiera żadnych dodatkowych ustaleń dotyczących sposobu realizacji terenu biologicznie czynnego w obszarze objętym planem, zatem w tym zakresie należy stosować przepisy odrębne, gdzie definicja terenu biologicznie czynnego jednoznacznie wskazuje możliwości jej kształtowania i rozliczania (zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie - t.j. Dz.U. z 2019r. poz. 1065). Niemniej jednak w ustaleniach tekstowych §9 ust. 3 plan nakazuje wprowadzenie zieleni wysokiej na powierzchnię parkingów naziemnych w formie pasów oddzielających grupy stanowisk postojowych.</p> <p>Ad 5. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Ustalony dla Terenu U.4 maksymalny wskaźnik intensywności zabudowy jest adekwatny do pozostałych parametrów i wskaźników dla tego terenu umożliwiając harmonijne zagospodarowanie obszaru.</p> <p>Ad 6. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Część działek wskazanych w uwadze położona jest w wyznaczonym w planie terenie U.4, w bezpośrednim sąsiedztwie działek układu drogowego ulicy Jasnogórskiej i planowanej linii tramwajowej. Ze względu na konieczność kształtowania ładu przestrzennego, po przeprowadzeniu analiz przedmiotowych działek, odległości istniejącej zabudowy usługowej, zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie niniejszego planu (po zachodniej stronie) od ul. Jasnogórskiej - utrzymuje się ustaloną w planie dla terenu U.4 maksymalną wysokość zabudowy do 10m. Po zachodniej stronie ul. Jasnogórskiej, naprzeciw wyznaczonego terenu U.4 (poza obszarem sporządzanego planu) - obecnie istniejący budynek usługowy ma wysokość ok. 22m, lecz jest on oddalony od krawędzi jezdni o około 32 – 34m. W przedmiotowym terenie U.4 została wyznaczona nieprzekraczalna linia zabudowy w odległości około 15 m od krawędzi jezdni. Zlokalizowanie w terenie U.4 wnioskowanej wysokiej zabudowy (do 36m) w znacznym zbliżeniu do jezdni stanowiłoby niekorzystne zawężenie wnętrza urbanistycznego przestrzeni ulicy Jasnogórskiej.</p> <p>Ad 7. Uwaga nieuwzględniona. Celem planu jest „<i>uporządkowanie przestrzenne obszaru, w tym kształtowanie nowej zabudowy oraz przestrzeni publicznych w jego obrębie w oparciu o przyjętą w Studium politykę architektoniczną oraz dalszy rozwój obszaru jako centrum komercyjno – usługowego</i> (§ 3 tekstu projektu uchwały w sprawie planu). Zapisy planu, zgodnie z wytycznymi i wskazaniem Studium mają zapewnić przekształcenie tego obszaru w ważny ośrodek centrotwórczy, skupiający funkcje ponadlokalne i metropolitalne, stąd zastosowane parametry i wskaźniki pozwalają na realizację zabudowy o znacznej wysokości i intensywności – aby podkreślić ten charakter. W związku z tym w terenie U.4 plan umożliwia lokalizację budynków usługowych o wysokości zabudowy do 10m, natomiast dla zabudowy stacji paliw ustala wysokość do 6m.</p>
4.	4.	13.07.2020 15.07.2020 Wnie- siono 2	<p>[...]*</p> <p>Wnosi o:</p> <p>1) W Rysunku planu - skorygowanie lokalizacji granicy terenu KDT.1 - poprzez przesunięcie granicy terenu KDT.1 w kierunku wschodnim, tak aby zachować istniejący, nowowykonany kilka lat temu zjazd z ul. Sosnowieckiej na teren składającego uwagę na dz. nr 1399/3 i nr 1400/3 - na teren UC/U.4.</p> <p>2) W Rysunku planu - skorygowanie lokalizacji granicy terenu KDT.1 - poprzez przesunięcie granicy terenu KDT.1 w kierunku wschodnim, do</p>	1399/3, 1400/3, 1401/3, 1402/3, 1403/3, 1404/2, 1405/3,	KDT.1 UC/U.4 UC/U.8	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 1</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</p>	<p>Ad 1, Ad 2, Ad 3. Uwaga nieuwzględniona. W projekcie planu miejscowego uwzględniono przebieg linii tramwajowej oraz lokalizację terminalu komunikacji zbiorowej i parkingu P+R zgodnie z przesyłaną przez Wydział Gospodarki Komunalnej UMK dokumentacją, w tym opracowaniem pn. „<i>Studium wykonalności połączenia tramwajowego Azory – Bronowice</i>”. W trakcie prac nad „<i>Studium wykonalności ...</i>” przeprowadzono szereg analiz, np. rozwiązania kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną, analizę dojazdów pieszych do przystanków, rozważano różne warianty przebiegu trasy</p>

	pisma tej samej treści	<p>granicy dz. nr 1399/3 z dz. sąsiednią - nr 1398/3, tak aby nie dzielić (komasowanego latami) terenu składającego uwagę na dwa przeznaczenia UC/U.4 i UC/U.8, gdzie wyznaczony w projekcie planu na należącej do składającego uwagę dz. nr 1399/3 pasek terenu UC/U.8 jest bardzo wąski (~2m szer.), co uniemożliwia jego zabudowę i zagospodarowanie.</p> <p>3) z uwagi na powyższe w Rysunku planu - likwidację terenu KDT.1 na cz. dz. 1400/3 (na tej części działki, na której został przewidziany w projekcie planu miejscowego), z jednoczesnym ułożeniem terenu KDT.1 jedynie w obszarze części dz. 1399/3 - od strony wschodniej.</p> <p>4) W Projekcie ustaleń planu - Rozdział III, §22, ust.5 - dopuszczenie w terenie KDT.1 możliwości poprowadzenia drogi pożarowej dla obsługi pożarowej terenu UC/U.4 (dla budynku zlokalizowanych w linii nieprzekraczalnej zabudowy od strony wschodniej - odległość w/w drogi pożarowej w odległości 5-15 m od elewacji budynków). Pozwoli to racjonalnie wykorzystać („okrojony” poprzez lokalizację KDT.1) teren inwestycji składającego uwagę w terenie UC/U.4 poprzez lokalizację elewacji proj. budynku w linii nieprzekraczalnej zabudowy tj. bez konieczności cofnięcia lica elewacji dla umiejscowienia koniecznej drogi pożarowej m.in. wzdłuż dłuższego boku budynku.</p> <p>5) W Projekcie ustaleń planu - Rozdział III, §20, ust.2, pkt 2 (teren UC/U.4) podpunkt c - zmianę maksymalnej wysokości zabudowy (z 22m wg projektu planu), poprzez ustalenie maksymalnej wysokości zabudowy dla terenu UC/U.4 na 25m, to jest na wysokość zgodną ze Studium, gdzie określono „wysokość zabudowy usługowej w terenach usług w tym handlu wielkopowierzchniowego (UH) do 25m ...” Zwracam uwagę że: a) teren UC/U.4 położony jest przy ul. Jasnogórskiej, wzdłuż której zgodnie ze Studium powinna być zlokalizowana zabudowa usługowa o charakterze ponadlokalnym i metropolitalnym, stąd wysokość zabudowa winna wynosić do 25m. Dziwi więc wyznaczenie jedynie wysokości 22m wzdłuż ul. Jasnogórskiej, podczas gdy w terenach z dala od ul. Jasnogórskiej i Josepha Conrada (teren w „drugiej linii zabudowy”: UC/U.8 i UC/U.9) wyznaczono wysokość wyższą tj. jako 25m. b) wzdłuż ul. Jasnogórskiej powstała wyniesiona estakada wraz z ekranami akustycznymi o wysokości jezdnii ponad poziomem terenu istniejącego do około +7m, a do około + 9-10 m licząc z ekranami akustycznymi (rzędna jezdnii na wiadukcie ~239,6 m.n.p.m), co dodatkowo, w połączeniu z dużą różnicą poziomów w terenie UC/U.4 pomiędzy ul. Sosnowiecką, a ul. Stawową (różnica wynosząca około -3,0 m, rzędne terenu 229,6- 232,6 m.n.p.m), wpłynie negatywnie na odbiór faktycznej proj. wysokości zabudowy (zabudowa wydawać się będzie jeszcze mniejsza niż będzie w rzeczywistości) i stąd brak właściwej obudowy głównej ulicy wjazdowej/wyjazdowej do miasta jaką jest ul. Jasnogórska. - nie zostanie więc spełniony warunek zgodności ze Studium w zakresie lokalizowania wzdłuż ul. Jasnogórskiej zabudowy usługowej o charakterze ponadlokalnym i metropolitalnym. Poprzez wyniesioną w górę estakadę KDGP.1 teren UC/U.4 znajdujący się „w dołku” traci na widoczności, atrakcyjności i właściwej randze dla obudowy ul. Jasnogórskiej c) teren UC/U.4 nie sąsiaduje z terenami zabudowy mieszkaniowej, a jedynie sąsiaduje z: główną arterią komunikacyjną tej części miasta jaką jest ul. Jasnogórska, drogami lokalnymi i terenem torów tramwajowych</p>	1406/2, 1407/2, 1408/2, 1409/2,  oraz cały obszar planu		<p>w zakresie punktu 2</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 3</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 4</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 5</p>	<p>tramwaju. W ramach opracowania ww. „<i>Studium wykonalności...</i>” w 2016 r. przeprowadzono również Konsultacje społeczne z udziałem mieszkańców Dzielnicy IV i VI, przedstawicieli Rady i Zarządu Dzielnicy IV i Dzielnicy VI, przedstawicieli Urzędu Miasta Krakowa i Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu, odbyło się spotkanie z przedstawicielami obiektów komercyjnych zlokalizowanych w rejonie projektowanej linii tramwajowej. Przebieg linii tramwajowej oraz lokalizację terminalu komunikacji zbiorowej i parkingu P+R, zastosowany w planie miejscowym został wskazany do realizacji jako optymalny. Dodatkowo wyjaśnia się, że dla przedsięwzięcia pn. „Budowa linii tramwajowej KST os. Azory – Bronowice w Krakowie” w dniu 20.12.2019r. została wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Ad 4. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Wyznaczony w planie teren KDT.1 przewidziany jest na lokalizację celu publicznego – realizację linii tramwajowej. Plan nie reguluje kwestii związanych z lokalizacją dróg pożarowych. Warunki ochrony przeciwpożarowej projektowanych obiektów muszą być na etapie wydawania decyzji administracyjnych uzgodnione z właściwym miejscowo komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej albo Rzeczoznawcą do spraw przeciwpożarowych.</p> <p>Ad 5. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Parametr maksymalnej wysokości zabudowy został ustalony w zgodności ze Studium i zgodnie z zasadami kształtowania ładu przestrzennego. Po przeprowadzeniu analiz przestrzennych, w tym uwarunkowań wynikających z projektu planu miejscowego sporządzanego w bezpośrednim sąsiedztwie niniejszego planu (po zachodniej stronie ulicy Jasnogórskiej) utrzymuje się ustaloną w planie dla terenu UC/U.4 maksymalną wysokość zabudowy 22 m, jako właściwą dla obszaru sąsiadującego z ulicą Jasnogórską, gdzie - po przeciwnej stronie wyznaczonego terenu UC/U.4, poza obszarem sporządzanego planu - obecnie istniejąca zabudowa usługowa ma wysokość ok. 16m, a projekt sporządzanego tam mpzp dla obszaru „Pasternik” dopuszcza max. wysokość zabudowy 22m. Zatem realizowane w przyszłości budynki w terenie UC/U.1 o ustalonej w planie wysokości zabudowy do 22m będą stanowiły odpowiednią obudowę ulicy Jasnogórskiej.</p>
--	------------------------	--	--	--	---	--

				oraz pośrednio z innymi terenami zabudowy usługowej i komercyjnej - nie ma więc uzasadnienie obniżanie wysokości zabudowy do jedynie 22m.				
5.	5.	17.07 2020	[...]*	<p>Wnosi o:</p> <p>1) Dostosowanie nieprzekraczalnej linii zabudowy od ul. Josepha Conrada do stanu istniejącego. W obecnym stanie istniejący budynek stacji, jak i część istniejącej wiaty nie mieści się w obszarze nieprzekraczalnej linii zabudowy.</p> <p>2) Zmniejszenie do 0,04 minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy dla terenu UC/U.6. Istniejąca stacja paliw w stanie obecnym nie spełnia minimalnego wskaźnika zabudowy, zmniejszenie wskaźnika intensywności zabudowy do 0,04, pozwoli nam na spełnienie w stanie istniejącym stacji zapisów wyłożonego MPZP.</p> <p>3) Zwiększenie maksymalnej wysokości zabudowy dla wiat dla terenu UC/U.6. do 6m. Wyłożony plan ogranicza tą wysokość do 4m, która zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (rozdział 12, § 54 Skrajnia drogi) powinna wynosić minimum 4,5m. Wyznaczona granica maksymalnej wysokości wiaty ogranicza nam także możliwość inwestowania w myjnię samoobsługową, której wysokość wynosi ponad 4m.</p> <p>4) Zmniejszenie minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego dla terenu UC/U.6 do 15%. Przedstawiony w wyłożonym planie minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego uniemożliwia możliwość rozbudowy stacji paliw o myjnię, restaurację lub parkingi.</p>	1481/4, 1480/7, 1482/2, 1483/2, 1484/2, 1485/2	UC/U.6	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 1</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 2</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 3</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 4</p>	<p>Ad 1. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany nieprzekraczalnej linii zabudowy. Linia ta w terenie UC/U.6 została wyznaczona od strony ulicy J. Conrada w sposób nawiązujący do przebiegu nieprzekraczalnych linii zabudowy wyznaczonych w pozostałych terenach inwestycyjnych (U.3, UC/U.5) – w celu kształtowania ładu przestrzennego i lokalizowania nowej zabudowy w odpowiedniej odległości od ulicy. Wyjaśnia się ponadto, że w tekście projektu planu w § 7 ust. 3 zapisano: 3. Ustala się możliwość utrzymania istniejących budynków znajdujących się w części poza wyznaczoną nieprzekraczalną linią zabudowy z dopuszczeniem: 1) prowadzenia robót budowlanych w tych obiektach, bez możliwości dalszej rozbudowy obiektu poza tę linię; 2) nadbudowy obiektu z uwzględnieniem wskaźników zawartych w ustaleniach szczegółowych.</p> <p>Ad 2. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Ustaleniami planu nie wymaga się, aby dostosować stan istniejący zagospodarowania na działce do parametrów i wskaźników określonych w planie, według ustaleń § 6 ust. 1 tekstu planu „<i>Tereny, których przeznaczenie plan miejscowy zmienia mogą być wykorzystywane w sposób dotychczasowy do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem.</i>”). Wyjaśnia się ponadto, że w tekście projektu planu w § 7 ust. 2 pkt 1 zapisano: „<i>Ustala się - w odniesieniu do istniejących obiektów i urządzeń budowlanych: możliwość przebudowy, remontu i odbudowy, niezależnie od wskaźników zabudowy ustalonych w ustaleniach szczegółowych.</i>” Zapisy planu, zgodnie z wytycznymi i wskazaniem Studium mają zapewnić przekształcenie tego obszaru w ważny ośrodek centrotwórczy, skupiający funkcje ponadlokalne i metropolitalne, stąd zastosowane parametry i wskaźniki pozwalają na realizację zabudowy o znacznej wysokości i intensywności – aby podkreślić ten charakter.</p> <p>Ad 3. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Cytowane w uwadze Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w § 54 dotyczy kwestii skrajni drogi (wolnej przestrzeni nad drogą), która - zgodnie z ww. Rozporządzeniem - dla dróg klasy D ma być nie mniejsza niż 4,50m, lecz wysokość ta może być zmniejszona do wielkości 3,50m za zgodą zarządcy drogi. Ww. Rozporządzenie nie reguluje wysokości wiat. Niezależnie od powyższego wyjaśnia się, że minimalne odległości od krawędzi jezdni, jakie powinno się zachować, lokalizując przy drodze publicznej obiekty budowlane, (czyli również wiaty) regulują przepisy art. 43 ustawy o drogach publicznych. Dodatkowo wyjaśnia się, że projekt planu uzyskał wymagane ustawowo uzgodnienie z właściwym zarządcą drogi.</p> <p>Ad 4. Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4). Według ustaleń Studium działki, których dotyczy uwaga, położone są w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 22, w Terenach usług w tym handlu wielkopowierzchniowego (U<sub>H</sub>) - przeznaczonych dla zabudowy usługowej w tym budynków handlu wielkopowierzchniowego, gdzie powierzchnia biologicznie czynna dla terenów U<sub>H</sub> została ustalona na min.</p>

				5) zwiększenie maksymalnej wysokości zabudowy w terenie UC/U.6 dla stacji paliw do 15m. Wyłożony plan uniemożliwia możliwość rozbudowy pawilonu stacji paliw o restaurację, która mogłaby być wyższa niż wskazane w wyłożonym planie 6m.			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 5	20%. Utrzymuje się zatem ustalony w projekcie planu parametr określający minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego w terenie UC/U.6 na poziomie 20 %.  Ad 5. Uwaga nieuwzględniona. Celem planu jest „ <i>uporządkowanie przestrzenne obszaru, w tym kształtowanie nowej zabudowy oraz przestrzeni publicznych w jego obrębie w oparciu o przyjętą w Studium politykę architektoniczną oraz dalszy rozwój obszaru jako centrum komercyjno – usługowego</i> (§ 3 tekstu projektu uchwały w sprawie planu). Zapisy planu, zgodnie z wytycznymi i wskazaniem Studium mają zapewnić przekształcenie tego obszaru w ważny ośrodek centrotwórczy, skupiający funkcje ponadlokalne i metropolitalne, stąd zastosowane parametry i wskaźniki pozwalają na realizację zabudowy o znacznej wysokości i intensywności – aby podkreślić ten charakter. W związku z tym w terenie UC/U.6 plan umożliwia lokalizację budynków usługowych o wysokości zabudowy do 36m, natomiast dla zabudowy stacji paliw plan ustala jednolitą wysokość do 6m we wszystkich terenach, gdzie taka inwestycja jest dopuszczona.
6.	6.	17.07 2020	[...]*	Wnosi o zmianę zapisów w zakresie: 1) § 14 ust.1 pkt.2) lit. c) - w zakresie w jakim droga klasy dojazdowej, oznaczona jako KDD.3 stanowić ma połączenie z terenem KDL.2 - 1x2 (tj. z ul. Sosnowiecką) 2) § 14 ust.1 pkt 5) lit. b) - <i>tiret</i> drugie - w zakresie w jakim projektuje się w zakresie układu dróg publicznych, opisanych w §14 ust.1 pkt 1 i 2 - teren wydzielony dla linii tramwajowych KDT.2 o szerokości w liniach rozgraniczających do 20 m; 3) § 14 ust.2-w zakresie w jakim projektuje się rozbudowę istniejącego układu komunikacyjnego obejmie budowę nowych odcinków dróg tramwajowych - tutaj KDT.2 (-) i budowę drogi w terenie KDD.3 4) zapisów § 22 ust.1 pkt d) <i>in fine</i> - tj. w zakresie, w jakim jako tereny komunikacji projektuje się m.in. drogę klasy dojazdowej KDD.3 5) odpowiednio do powyższych zapisów - odpowiadające im rozwiązania przedstawione na załączniku graficznym do projektu planu. oraz odpowiednio do wprowadzonej zmiany, korektę załącznika graficznego, poprzez: 6) dopuszczenie na terenie działki nr 1443/23 ( oraz jej poszerzenia kosztem części działek nr 1443/20 i 1443/21) równoległe trasy tramwajowej jezdni jednokierunkowej na odcinku od ul. Sosnowieckiej do terenu nieruchomości Wnioskodawcy, 7) poprowadzenie dodatkowej jezdni przez północną część działki 1443/12 oraz wyprowadzeniu wyjazdu na ul. Jasnogórską, na zasadach prawoskrętu (analogicznie jak wyjazd ze stacji Orlen), stosownie do załącznika graficznego do uwagi oraz poniższej argumentacji: Zaproponowane rozwiązanie w ocenie Wnioskodawcy zapewni: a) uproszczenie obsługi komunikacyjnej do nieruchomości wszystkich właścicieli poprzez bezpośredni jednokierunkowy dojazd i bezpośredni wyjazd w ulicę Jasnogórską na zasadzie prawoskrętu; b) bezpośredni wjazd/wyjazd z planowanej pod zabudowę południowej części terenu U.1 na nowoprojektowaną drogę; c) likwidacja obecnie istniejącego wjazdu/wyjazdu z ulicy Sosnowieckiej na posesję przy ul. Jasnogórskiej 4 i przeniesienie go na stronę południową posesji - aktualna lokalizacja tego wjazdu znajduje się zbyt blisko skrzyżowania z ulicą Jasnogórską (ok. 20 m), co jest niezgodne z zasadami bezpieczeństwa w ruchu drogowym; d) możliwa rezygnacja z budowy drogi oznaczonej KDD.3 - zdecydowanie mniejsze koszty Miasta związane z wypłaceniem odszkodowań za tereny	1443/14	KDD.3 KDT.2 UC/U.5 U.1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 1  Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 2  Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 3  Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 4  Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 6  Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 5  Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 7	Ad 1, Ad 2, Ad 3, Ad 4, Ad 6. Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany trasy planowanej linii tramwajowej oraz układu drogowego (z uwagi na projektowany przebieg linii tramwajowej inwestycja obejmuje również zmiany w zakresie istniejącej drogi dojazdowej na działce nr 1443/23 poprzez budowę nowej drogi publicznej KDD.3). W projekcie planu miejscowego uwzględniono przebieg linii tramwajowej oraz lokalizację terminalu komunikacji zbiorowej i parkingu P+R zgodnie z przesyłaną przez Wydział Gospodarki Komunalnej UMK dokumentacją, w tym opracowaniem pn. „ <i>Studium wykonalności połączenia tramwajowego Azory – Bronowice</i> ”. W trakcie prac nad „ <i>Studium wykonalności ...</i> ” przeprowadzono szereg analiz, np. rozwiązania kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną, analizę dojazdów pieszych do przystanków, rozważano różne warianty przebiegu trasy tramwaju. W ramach opracowania ww. „ <i>Studium wykonalności...</i> ” w 2016 r. przeprowadzono również Konsultacje społeczne z udziałem mieszkańców Dzielnicy IV i VI, przedstawicieli Rady i Zarządu Dzielnicy IV i Dzielnicy VI, przedstawicieli Urzędu Miasta Krakowa i Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu, odbyło się spotkanie z przedstawicielami obiektów komercyjnych zlokalizowanych w rejonie projektowanej linii tramwajowej. Przebieg linii tramwajowej oraz lokalizację terminalu komunikacji zbiorowej i parkingu P+R, zastosowany w planie miejscowym został wskazany do realizacji jako optymalny. Dodatkowo wyjaśnia się, że dla przedsięwzięcia pn. „Budowa linii tramwajowej KST os. Azory – Bronowice w Krakowie” w dniu 20.12.2019r. została wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.  Ad 5, Ad 7. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanych zmian. Założeniem rozwiązań komunikacyjnych w planie jest, aby nowo realizowane obiekty usługowe obsługiwane były w oparciu o istniejące ulice lokalne – przede wszystkim Sosnowiecką i Stawową (KDL.2 i KDL.3). Projektowany przebieg drogi KDD.3 uwzględnia istniejącą zabudowę i zabezpiecza niezbędny korytarz drogowy dla obsługi nieruchomości. Realizacja drogi KDD.3 zawiera się w zakresie planowanej inwestycji budowy linii tramwajowej, w związku z powyższym zostanie wykonana w ramach tego zamierzenia. Wyjaśnia się, że rozwiązania projektu planu nie powodują okoliczności wymienionych w uwadze: „całkowitej likwidacji istniejącej drogi dojazdowej na wysokości naszej nieruchomości” oraz „wycięcia istniejącego zjazdu do strefy dostaw”, ponieważ projektowana inwestycja budowy linii

			zajęte pod drogi.  <i>Uwaga posiada obszerne uzasadnienie.</i>				tramwajowej obejmuje również zmiany w zakresie zastąpienia istniejącej drogi dojazdowej na działce nr 1443/23 poprzez budowę nowej drogi publicznej KDD.3, której przebieg sąsiaduje z działką składającego uwagę. Wyjaśnia się również, że rozwiązania projektu planu nie stwarzają sytuacji, o której mowa w uwadze, tj. „w przypadku wejścia w życie planu miejscowego, nie istnieje prawnie dopuszczalna możliwość wykorzystywania istniejącego układu komunikacyjnego do czasu realizacji tego, który wynika z planu” – gdyż według ustaleń tekstu planu „ <i>Tereny, których przeznaczenie plan miejscowy zmienia mogą być wykorzystywane w sposób dotychczasowy do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem.</i> ” (§ 6 ust. 1) oraz „ <i>W przeznaczeniu poszczególnych terenów mieści się zieleń towarzysząca oraz obiekty i urządzenia budowlane, takie jak (...) niewyznaczone na rysunku planu: dojścia piesze, trasy rowerowe, dojazdy zapewniające skomunikowanie terenu działki z drogami publicznymi</i> ” (§ 16 ust. 1 pkt 3). Oznacza to, że nieruchomości, których dostęp do drogi publicznej odbywa się po działce nr 1443/23, mogą wykorzystywać tę możliwość do czasu zrealizowania trasy tramwaju i drogi dojazdowej KDD.3. Uwaga nieuwzględniona w zakresie „dodatkowej jezdni przez północną część działki nr 1443/12 oraz wprowadzenia wyjazdu na ul. Jasnogórską na zasadach prawo-skrętu” gdyż rozwiązanie takie byłoby sprzeczne z przepisami odrębnymi (§9 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie). Ulica Jasnogórska została zaliczona do dróg głównych przyspieszonych (droga klasy GP), dla której wymagane jest zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.
7.	7.	24.07.2020	[...]* Wnosi o: 1) W zakresie §19.2 dla terenu oznaczonego na rysunku planu jako U.2: a) zmianę wskaźnika intensywności zabudowy na 0,5 - 5,0 jak dla jednostki U.1; b) zmianę maksymalnej wysokości zabudowy na 25 m z uwagi, że teren ten jest położony poza Planem Generalnym Lotniska Kraków - Balice; c) ustalenie przebiegu nieprzekraczalnej linii zabudowy w sposób odzwierciedlający kształt działki i granice pasa drogowego. Projekt MPZP powinien umożliwiać zwiększenie intensywności zabudowy i jej różnorodności celem zachowania spójnej pierzei od strony ul. Jasnogórskiej. W przyszłości inwestor nie wyklucza innego zagospodarowania nieruchomości niż to ma miejsce obecnie a teren posiada dobre skomunikowanie z dużym udziałem publicznych środków transportu.	1443/25	U.2 KDD.3 KDT.2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 1a,  Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 1b,  Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 1c	Ad 1a. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Ustalony dla terenu U.2 maksymalny wskaźnik intensywności zabudowy jest adekwatny do pozostałych parametrów i wskaźników wyznaczonych dla terenu U.2 oraz jego uwarunkowań przestrzennych, które nie są tożsame z warunkami przestrzennymi dla terenu U.1.  Ad 1b. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Działka 1443/25 położona jest w terenie U.2, w bezpośrednim sąsiedztwie działek układu drogowego Ronda Ofiar Katynia i ulic J. Conrada, Jasnogórskiej. Ze względu na konieczność kształtowania ładu przestrzennego, po przeprowadzeniu analiz przestrzennych, w tym uwarunkowań wynikających z odległości istniejącej zabudowy usługowej, zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie niniejszego planu (po zachodniej stronie) od ul. Jasnogórskiej - utrzymuje się ustaloną w planie dla terenu U.2 maksymalną wysokość zabudowy do 10m. Zlokalizowanie w terenie U.2 wnioskowanej wysokiej zabudowy (do 25m) w znacznym zbliżeniu do jezdni stanowiłoby niekorzystne zawężenie wnętrza urbanistycznego przestrzeni ulic Jasnogórskiej i J. Conrada.  Ad 1c. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany nieprzekraczalnej linii zabudowy. Linia ta w terenie U.2 została wyznaczona od strony ulic J. Conrada, Jasnogórskiej i Ronda Ofiar Katynia w sposób umożliwiający kształtowanie ładu przestrzennego poprzez dopuszczenie lokalizacji nowej zabudowy w odsunięciu od tras komunikacyjnych Odnosnie do istniejących budynków wyjaśnia się, że w tekście projektu planu w § 7 ust. 3 zapisano: 3. <i>Ustala się możliwość utrzymania istniejących budynków znajdujących się w części poza wyznaczoną nieprzekraczalną linią zabudowy z dopuszczeniem:</i>

				<p>2) (...)</p> <p>3) W zakresie § 14 dla terenu oznaczonego na rysunku planu jako KDD.3 - rezygnację z drogi oznaczonej jako KDD.3. Zmiana lokalizacji pasa drogi wprowadza dodatkowe utrudnienia dla ruchu związanego z dostawami do obiektów znajdujących się na obszarze UC/U.5.</p> <p>4) W zakresie § 14 dla terenu oznaczonego na rysunku planu jako KDT.2 - poszerzenie pasa KDT.2 zarezerwowanego pod linię tramwajową na zaznaczonym odcinku w taki sposób aby możliwe było umieszczenie w tym pasie również 2 pasów dla ruchu samochodów w tym dostaw (co przedstawia załącznik graficzny) oraz ciągów pieszych. Taka zmiana ułatwi komunikację dla klientów i dostaw do obiektów znajdujących się w jednostkach UC/U.5 i jednocześnie umożliwi rezygnację z budowy drogi oznaczonej jako KDD.3.</p>			<p>1) <i>prowadzenia robót budowlanych w tych obiektach, bez możliwości dalszej rozbudowy obiektu poza tę linię;</i></p> <p>2) <i>nadbudowy obiektu z uwzględnieniem wskaźników zawartych w ustaleniach szczegółowych.</i></p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 3</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 4</p> <p>Ad 3, Ad 4. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się zmian w zakresie linii rozgraniczających terenu KDT.2 (trasy planowanej linii tramwajowej) oraz związanego z tym układu drogowego. Ze względu na projektowany przebieg linii tramwajowej inwestycja obejmuje również zmiany w zakresie istniejącej drogi dojazdowej na działce nr 1443/23 poprzez budowę nowej drogi publicznej KDD.3. W projekcie planu miejscowego uwzględniono przebieg linii tramwajowej oraz lokalizację terminalu komunikacji zbiorowej i parkingu P+R zgodnie z przesyłaną przez Wydział Gospodarki Komunalnej UMK dokumentacją, w tym opracowaniem pn. „<i>Studium wykonalności połączenia tramwajowego Azory – Bronowice</i>”. W trakcie prac nad „<i>Studium wykonalności ...</i>” przeprowadzono szereg analiz, np. rozwiązania kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną, analizę dojazdów pieszych do przystanków, rozważano różne warianty przebiegu trasy tramwaju. W ramach opracowania ww. „<i>Studium wykonalności...</i>” w 2016 r. przeprowadzono również Konsultacje społeczne z udziałem mieszkańców Dzielnicy IV i VI, przedstawicieli Rady i Zarządu Dzielnicy IV i Dzielnicy VI, przedstawicieli Urzędu Miasta Krakowa i Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu, odbyło się spotkanie z przedstawicielami obiektów komercyjnych zlokalizowanych w rejonie projektowanej linii tramwajowej. Przebieg linii tramwajowej oraz lokalizację terminalu komunikacji zbiorowej i parkingu P+R, zastosowany w planie miejscowym został wskazany do realizacji jako optymalny.</p> <p>Dodatkowo wyjaśnia się, że dla przedsięwzięcia pn. „Budowa linii tramwajowej KST os. Azory – Bronowice w Krakowie” w dniu 20.12.2019r. została wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Wyjaśnia się również, że według ustaleń tekstu planu „<i>Tereny, których przeznaczenie plan miejscowy zmienia mogą być wykorzystywane w sposób dotychczasowy do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem.</i>” (§ 6 ust. 1) oraz „<i>W przeznaczeniu poszczególnych terenów mieści się zieleń towarzysząca oraz obiekty i urządzenia budowlane, takie jak (...)</i> niewyznaczone na rysunku planu: <i>dojścia piesze, trasy rowerowe, dojazdy zapewniające skomunikowanie terenu działki z drogami publicznymi</i>” (§ 16 ust. 1 pkt 3). Oznacza to, że nieruchomości, których dostęp do drogi publicznej odbywa się po działce nr 1443/23, mogą wykorzystywać tą możliwość do czasu zrealizowania trasy tramwaju i drogi dojazdowej KDD.3.</p>	
8.	8.	24.07 2020	[...]*	<p>Wnosi o:</p> <p>1) doprecyzowanie zapisów dotyczących funkcji terenu (w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych na etapie wydawania decyzji administracyjnych). Proponowane zmiany w treści Tekstu Planu (zaznaczone pochyłą pogrubioną czcionką w tekście poniżej):  „Oznaczenia zastosowane na rysunku planu  § 5.1. Elementy planu oznaczone na rysunku planu, stanowiące ustalenia planu: (...)  9) oznaczenia identyfikacyjne terenów o określonym przeznaczeniu oraz ustalonych zasadach i warunkach zagospodarowania: (...)  c) U.1, U.2, U.3, U.4 - Tereny zabudowy usługowej o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami usługowymi, <b>w tym budynkami użyteczności publicznej i budynkami zamieszkania zbiorowego,</b>  d) UC/U.1, UC/U.2, UC/U.3, UC/U.4, UC/U.5, UC/U.6, UC/U.7, UC/U.8,</p>	1443/12, 1443/24, 1443/26, 1443/27, 1443/23 i 1439	U.1 U.4 UC/U.5 KDT.2 KDL.2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 1	Ad 1. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się zmiany. Ustalona planem kategoria przeznaczenia terenów U i UC/U umożliwia realizację budynków użyteczności publicznej i budynków zamieszkania zbiorowego, ponieważ funkcje te mieszczą się w przeznaczeniu U (zabudowa budynkami usługowymi).

		<p>UC/U.9 - Tereny rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> lub zabudowy usługowej, o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę obiektami handlowymi wielkopowierzchniowymi o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> lub budynkami” usługowymi, <b>w tym budynkami użyteczności publicznej i budynkami zamieszkania zbiorowego</b>,</p> <p>§ 19. 1.Wyznacza się Tereny zabudowy usługowej oznaczone symbolami U.1, U.2, U.3 i U.4 o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami usługowymi, <b>w tym budynkami użyteczności publicznej i budynkami zamieszkania zbiorowego</b>,</p> <p>§ 20.1. Wyznacza się Tereny rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> lub zabudowy usługowej oznaczone symbolami UC/U.1, UC/U.2, UC/U.3, UC/U.4, UC/U.5, UC/U.6, UC/U.7, UC/U.8 i UC/U.9 o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę obiektami handlowymi wielkopowierzchniowymi o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> lub budynkami usługowymi <b>w tym budynkami użyteczności publicznej i budynkami zamieszkania zbiorowego</b>.</p> <p>2) umożliwienie realizacji proekologicznych rozwiązań instalacyjnych (w celu umożliwienie inwestorom realizację instalacji fotowoltaicznych na dachach budynków usługowych, w tym na dachach istniejących wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, na których możliwa będzie realizacja systemów o powierzchni przekraczającej 1ha) – poprzez uzupełnienie treści §8 ust. 3 (<i>Zakaz lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, z wyjątkiem</i>) o sformułowanie „8) zabudów systemami fotowoltaicznym)”.  3) zniesienie ograniczeń w użytkowaniu terenów będących własnością Wnioskodawcy oraz poprawa obsługi komunikacyjnej obszaru poprzez zmianę lokalizacji projektowanej linii tramwajowej KST - os. Azory - Bronowice z wyznaczonej na terenach KDT.2 na rzecz centralnej lokalizacji, tj. wzdłuż ul. Sosnowieckiej teren oznaczony symbolem KDL.2, przy jednoczesnym przywróceniu w projekcie planu pierwotnego układu drogowego.  Lokalizacja linii tramwajowej wzdłuż ul. Sosnowieckiej, przy której koncentracja usług jest największa, zapewni mieszkańcom oraz pracownikom wygodniejszy dostęp do większej liczby obiektów handlowo-usługowych bezpośrednio z przestrzeni publicznych, bez konieczności przechodzenia przez tereny stref dostaw i tereny parkingowe zlokalizowane pomiędzy ulicami Sosnowiecką i Josepha Conrada. Jednocześnie ww. zmiana pozwoli na właściwe zagospodarowanie działki nr 1443/12 i zniesienie ograniczeń związanych z projektowaną linią tramwajową, która w sposób dalece negatywny wpływa na powierzchnie przeznaczone pod zabudowę tego terenu, a dodatkowo poprzez skrajnie niekorzystne wyznaczenie nieprzekraczalnej linii zabudowy uniemożliwia racjonalne zabudowanie tej działki.  Ponadto nie bez znaczenia pozostaje wpływ projektowanego terenu KDT.2 na działkę nr 1443/24, na której istniejące obiekty usługowe będą musiały zostać wyburzone i której powierzchnia zostanie istotnie pomniejszona wpływając negatywnie na bilans miejsc parkingowych obsługujących sklep Makro. Proponowane w projekcie planu pomniejszenie działki nr 1443/24 przez linię tramwajową uniemożliwi wyjazd z restauracji McDonalds, który obecnie prowadzony jest przez ww. działkę na zasadach służebności.  4) wprowadzenie możliwości budowy domów studenckich (realizacji budynków zamieszkania zbiorowego). Proponowane zmiany w treści Tekstu Planu: uzupełnienie treści § 14 ust.8 pkt 1 (<i>Ustala się następujące zasady obsługi parkingowej: 1) określa się minimalną liczbę miejsc postojowych dla samochodów, wliczając miejsca w garażach, odniesioną</i></p>			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 2</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 3</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 5a,</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 5b,</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 5c,</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 5d,</p>	<p>Ad 2. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się zmiany. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko stanowi, że „Do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się następujące rodzaje przedsięwzięć: (...) 54) zabudowa przemysłowa, w tym zabudowa systemami fotowoltaicznymi, lub magazynowa, wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą, o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż: (...) 1 ha” (§3 ust. 1 Rozporządzenia.). W niniejszym planie nie dopuszcza się zabudowy przemysłowej, w tym zabudowy systemami fotowoltaicznymi, ponadto plan zakazuje realizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW (§ 6 ust. 3 tekstu projektu planu). Ograniczenie mocy wynika z art. 10 ust. 2a ustawy: <i>Jeżeli na obszarze gminy przewiduje się wyznaczenie obszarów, na których rozmieszczone będą urządzenia wytwarzające energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW, a także ich stref ochronnych związanych z ograniczeniami w zabudowie oraz zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu; w studium ustala się ich rozmieszczenie.</i> W obszarze sporządzanego planu Studium nie ustala rozmieszczenia urządzeń o mocy większej niż 100kW.</p> <p>Ad 3, Ad 5a, Ad 5b, Ad 5c, Ad 5d. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się zmian w zakresie przebiegu trasy planowanej linii tramwajowej oraz związanego z tym układu drogowego. W projekcie planu miejscowego uwzględniono przebieg linii tramwajowej oraz lokalizację terminalu komunikacji zbiorowej i parkingu P+R zgodnie z przesyłaną przez Wydział Gospodarki Komunalnej UMK dokumentacją, w tym opracowaniem pn. „<i>Studium wykonalności połączenia tramwajowego Azory – Bronowice</i>”. W trakcie prac nad „<i>Studium wykonalności ...</i>” przeprowadzono szereg analiz, np. rozwiązania kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną, analizę dojść pieszych do przystanków, rozważano różne warianty przebiegu trasy tramwaju. W ramach opracowania ww. „<i>Studium wykonalności...</i>” w 2016 r. przeprowadzono również Konsultacje społeczne z udziałem mieszkańców Dzielnicy IV i VI, przedstawicieli Rady i Zarządu Dzielnicy IV i Dzielnicy VI, przedstawicieli Urzędu Miasta Krakowa i Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu, odbyło się spotkanie z przedstawicielami obiektów komercyjnych zlokalizowanych w rejonie projektowanej linii tramwajowej. Przebieg linii tramwajowej oraz lokalizację terminalu komunikacji zbiorowej i parkingu P+R, zastosowany w planie miejscowym został wskazany do realizacji jako optymalny. Ze względu na projektowany przebieg linii tramwajowej inwestycja obejmuje również zmiany w zakresie istniejącej drogi dojazdowej na działce nr 1443/23 poprzez budowę nowej drogi publicznej KDD.3.  Dodatkowo wyjaśnia się, że dla przedsięwzięcia pn. „Budowa linii tramwajowej KST os. Azory – Bronowice w Krakowie” w dniu 20.12.2019r. została wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.  Wyjaśnia się również, że według ustaleń tekstu planu „<i>Tereny, których przeznaczenie plan miejscowy zmienia mogą być wykorzystywane w sposób dotychczasowy do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem.</i>” (§ 6 ust. 1) oraz „<i>W przeznaczeniu poszczególnych terenów mieści się zieleni towarzysząca oraz obiekty i urządzenia budowlane, takie jak (...)</i></p>
--	--	--	--	--	---	---

				<p>odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części - według poniższych wskaźników) o sformułowanie „, r) domy studenckie -10 miejsc na 100 pokoi”</p> <p>5) zmiany w części graficznej projektu Planu:</p> <p>a) nieprzekraczalna linia zabudowy dla terenu U.1 na działce nr 1443/12,</p> <p>b) włączenie obszaru do terenu U.1 zgodnie z przebiegiem granic działki nr 1443/12,</p> <p>c) włączenie obszaru do terenu U.4 zgodnie z przebiegiem granic działek nr 1416/2, 1418 i 1417,</p> <p>d) włączenie obszaru do terenu UC/U.5 zgodnie z przebiegiem granic działki ewid. nr 1443/24.</p>			<p>niewyznaczone na rysunku planu: dojścia piesze, trasy rowerowe, dojazdy zapewniające skomunikowanie terenu działki z drogami publicznymi” (§ 16 ust. 1 pkt 3). Oznacza to, że nieruchomości, których dostęp do drogi publicznej odbywa się po działce nr 1443/23, mogą wykorzystywać tą możliwość do czasu zrealizowania trasy tramwaju i drogi dojazdowej KDD.3.</p> <p>Ad 4. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się zmiany. Wnioskowane funkcje (budynki użyteczności publicznej i budynki zamieszkania zbiorowego) zawierają się w przeznaczeniu podstawowym terenów U i UC/U wyznaczonych w planie, w których przeznaczeniem podstawowym jest zabudowa budynkami usługowymi. Ustalone w planie minimalne wskaźniki dotyczące ilości miejsc parkingowych odnoszą się do funkcji obiektów lub ich części.</p> <p>Ad 5a. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany przebiegu nieprzekraczalnej linii zabudowy. Linia ta w terenie U.1 została wyznaczona od strony terenów komunikacji KDGP.1 i KDT.2 – w celu kształtowania ładu przestrzennego i lokalizowania nowej zabudowy w odpowiedniej odległości od dróg i wydzielonych linii tramwajowych.</p>
9.	9.	24.07 2020	[...]*	<p>Wnosi:</p> <p>1) W zakresie Odnawialnych źródeł energii – o brak określania maksymalnej mocy urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii z zastrzeżeniem, że urządzenia wytwarzające energię o mocy przekraczającej 100 kW mogą być przeznaczone na potrzeby własne inwestora / właściciela terenu oraz dopuszczenie lokalizacji paneli fotowoltaicznych realizowanych na dachach budynków lub na wiatkach parkingowych; dopuszczenie lokalizacji pomp ciepła – i innych źródeł ciepła i energii - na potrzeby własne inwestora /właściciela terenu bez określania górnej granicy mocy (obecna propozycja projektu planu: <i>zakaz lokalizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW.</i>)</p> <p>Uzasadnienie: Zapisy projektu planu w obecnym kształcie nie definiują w należyty sposób pojęcia „urządzenia wytwarzającego energię z odnawialnych źródeł”, nie rozróżniają też źródeł instalowanych z przeznaczeniem na lokalną konsumpcję własną (tzw. autokonsumpcję) i tych, które instalowane są w ramach przedsiębiorstwa wytwarzającego energię (w rozumieniu ustawy Prawo Energetyczne). To może być przyczyną znaczących utrudnień w rozwoju lokalnych źródeł energii odnawialnej z zamiarem lokalnej konsumpcji, co z kolei jest sprzeczne z polityką energetyczną regionu i kraju. Określony w propozycji planu maksymalny poziom 100 kW jest odpowiedni dla małych inwestorów i wyklucza większych, bardziej energochłonnych. Tak dalece restrykcyjne ograniczenie uniemożliwia przejście właścicielom terenów objętych obszarem planu na niskoemisyjne źródło zasilania energią elektryczną lub ciepłą o mocy większej niż 100 kW, a taka moc jest potrzebna do częściowego chociażby zasilania obiektu funkcjonującego na tym obszarze. Określony w ten sposób wskaźnik spowoduje odmowę lokalnego Operatora Sieci Dystrybucyjnej na wiosek o wydanie warunków przyłączenia, niezbędnych do realizacji inwestycji. Podobna sytuacja miałaby miejsce, gdyby właściciel terenu chciał przejść na nieemisyjne źródło ciepła (np. pompy ciepła). Moc cieplna 100 kW jest niewystarczająca, żeby zaspokoić potrzeby obiektu handlowego znajdującego się na obszarze objętym planem.</p> <p>2) W zakresie kolorystyki elewacji – o zapis „nakaz stosowania kolorystyki elewacji budynków w stonowanych kolorach lub w naturalnych</p>	1475/11, 1451, 1475/12, 1475/2, 1431/2, 1432/2, 1433/2, 1437/2, 1444/5, 1444/7, 1436/2, 1444/6,	UC/U.5 UC/U.6	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 1</p> <p>Ad 1. Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na przepisy ustawy w obszarze planu istnieje możliwość realizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii jedynie do mocy 100 kW, gdyż zgodnie z art. 10 ust. 2a ustawy: <i>Jeżeli na obszarze gminy przewiduje się wyznaczenie obszarów, na których rozmieszczone będą urządzenia wytwarzające energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW, a także ich stref ochronnych związanych z ograniczeniami w zabudowie oraz zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu; w studium ustala się ich rozmieszczenie.</i> W obszarze sporządzanego planu Studium nie ustala rozmieszczenia ww. urządzeń o mocy większej niż 100 kW, w związku z tym nie wprowadza się wnioskowanej zmiany.</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</p> <p>Ad 2. Uwaga nieuwzględniona. Celem planu jest „<i>uporządkowanie przestrzenne obszaru, w tym kształtowanie nowej zabudowy oraz przestrzeni</i></p>

		<p>kolorach użytych materiałów tradycyjnych, takich jak: cegła, kamień, klinkier, drewno, stal, szkło; dopuszcza się zastosowanie kolorów elewacji zbieżnych z identyfikacją wizualną prowadzonej działalności, z zastrzeżeniem, że ich powierzchnia nie może przekraczać 90% powierzchni elewacji budynku.” (obecna propozycja projektu planu: <i>nakaz stosowania kolorystyki elewacji budynków w stonowanych kolorach lub w naturalnych kolorach użytych materiałów tradycyjnych, takich jak: cegła, kamień, klinkier, drewno, stal, szkło; dopuszcza się wprowadzenie dodatkowych akcentów kolorystycznych, z zastrzeżeniem, że ich powierzchnia nie może przekraczać 10% powierzchni elewacji budynku.</i>).</p> <p>Uzasadnienie: Sklep marki IKEA funkcjonuje w Krakowie od 22 lat. W tym czasie budynek został rozbudowany i uzupełniony o osobny budynek stanowiący magazyn zewnętrzny. Marka IKEA we wszystkich swoich lokalizacjach na świecie w ramach swoich inwestycji stosuje kolory elewacji zbieżne z identyfikacją wizualną marki - niebieskie i żółte. Jest to istotny element wizerunku marki, rozpoznawany przez klientów i użytkowników miasta. W przyszłości, w przypadku rozbudowy, nadbudowy lub przebudowy budynków zlokalizowanych w Krakowie nie chcielibyśmy zmieniać koloru elewacji bądź uzupełniać rozbudowywane części o inny kolor. Dopuszczenie zastosowania kolorów elewacji zbieżnych z identyfikacją wizualną marki, a także usankcjonowanie stanu istniejącego, w dużo większym zakresie pozwoli na zachowanie jednolitej i spójnej kolorystycznie fasady przy kolejnych inwestycjach w ramach zagospodarowania terenu.</p> <p>3) W zakresie Zasad sytuowania zabudowy – o dopuszczenie możliwości lokalizacji budynków bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką budowlaną w terenach oznaczonych symbolami: MNi/U.1, UC/U.5 i UC/U.6 i KU.1; (obecna propozycja projektu planu: § 7 ust. 1 pkt 1) <i>dopuszcza się możliwość lokalizacji budynków bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką budowlaną w terenach oznaczonych symbolami: MNi/U.1 i KU.1”;</i>)</p> <p>Uzasadnienie: przy planowanej rozbudowie istniejących obiektów może się okazać niezbędne do uzyskania pożądanego paramentów inwestycji, zwłaszcza w świetle planowanej na naszej nieruchomości drogi 3KDD.</p> <p>4) W zakresie wskaźników urbanistycznych - o wprowadzenie zapisu dla terenów UC/U.5 i UC/U.6:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 5% dla terenów UC/U.5 i UC/U.6; Prosimy również o dodanie wskaźnika maksymalnej powierzchni zabudowy.</li> <li>b) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 80% dla terenów UC/U.5 i UC/U.6;</li> <li>c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 - 6,0 dla terenów UC/U.5 i UC/U.6</li> <li>d) maksymalną wysokość zabudowy: 25 m, przy czym, w wyznaczonej strefie wyższej zabudowy, minimalna wysokość nowej zabudowy wynosi 15 m, a maksymalna wysokość zabudowy wynosi 36 m z zastrzeżeniem lit. d, e, nie dotyczy rozbudowy, nadbudowy, przebudowy, istniejących budynków znajdujących się w zasięgu obu strefach wysokości dla terenu UC/U.5; dla terenu UC/U.6 parametry wysokości bez zmian;</li> <li>e) (...);</li> <li>f) maksymalna wysokość zabudowy dla zabudowy gospodarczej, garaży, wiat i altan: 6 m dla terenów UC/U.5 i UC/U.6;</li> </ul>		<p>nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 2</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 3</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 4a,</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 4b, i 4h,</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 4c,</p>	<p><i>publicznych w jego obrębie w oparciu o przyjętą w Studium politykę architektoniczną oraz dalszy rozwój obszaru jako centrum komercyjno – usługowego (§ 3 tekstu projektu uchwały w sprawie planu). Zapisy planu, zgodnie z wytycznymi i wskazaniem Studium mają zapewnić przekształcenie tego obszaru w ważny ośrodek centrotwórczy, skupiający funkcje ponadlokalne i metropolitalne, gdzie zabudowa usługowa winna być kształtowania jako budynki o wysokim standardzie architektury. Dla osiągnięcia tych celów plan ustala zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego i kształtowania zabudowy, w tym zasady odnoszące się do elewacji budynków.</i></p> <p>Ad 3. Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na wymogi ładu przestrzennego pozostawia się zapis bez zmian. Dodatkowo wyjaśnia się, że w art. 9 ustawy z dnia 7.07.1994 <i>Prawo budowlane</i> przewidziana została możliwość <i>odstępstw od przepisów techniczno-budowlanych</i>.</p> <p>Ad 4a. Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym projekt planu winien być sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4). Według ustaleń Studium działki, których dotyczy uwaga, położone są w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 22, w Terenach usług w tym handlu wielkopowierzchniowego (U<sub>H</sub>) - przeznaczonych dla zabudowy usługowej w tym budynków handlu wielkopowierzchniowego, gdzie powierzchnia biologicznie czynna dla terenów U<sub>H</sub> została ustalona na min. 20%. Utrzymuje się zatem ustalony w projekcie planu parametr określający minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego w terenach UC/U.5 i UC/U.6 na poziomie 20 %.</p> <p>Ad 4b, Ad 4h. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Zakres projektu planu określa art. 15 ust. 2 i 3 ustawy. Wskaźnik powierzchni zabudowy nie stanowi obligatoryjnego elementu ustaleń planu, w związku z tym nie ustala się go w zapisach tego projektu planu.</p> <p>Ad 4c. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Ustalone dla Terenów UC/U.5 i UC/U.6 wskaźniki intensywności zabudowy są adekwatne do pozostałych parametrów i wskaźników dla tych terenów umożliwiając przyszłe harmonijne zagospodarowanie obszaru. Wyjaśnia się, że ustaleniami planu nie wymaga się, aby dostosować stan istniejący zagospodarowania na działce do parametrów i wskaźników określonych w planie, według ustaleń § 6 ust. 1 tekstu planu „<i>Tereny, których przeznaczenie plan miejscowy zmienia mogą być wykorzystywane w sposób dotychczasowy do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem.</i>”). Ponadto w tekście projektu planu w § 7 ust. 2 pkt 1 zapisano: „<i>Ustala się - w odniesieniu do istniejących obiektów i urządzeń budowlanych: możliwość przebudowy, remontu i odbudowy, niezależnie od wskaźników zabudowy ustalonych w ustaleniach szczegółowych.</i>”</p>
--	--	--	--	--	--

		<p>g) maksymalna wysokość masztów antenowych i telefonii komórkowej 45 m.</p> <p>h) prosimy również o dodanie wskaźnika maksymalnej powierzchni zabudowy.</p> <p>Uzasadnienie: Wskaźnik minimalnej powierzchni biologicznie czynnej zaproponowany w projekcie planu nie odpowiada wymaganiom terenów centrów handlowych, które wiążą się z koniecznością realizacji rozległych parkingów. Podany w projekcie wskaźnik intensywności zabudowy nie bierze pod uwagę istniejącego zagospodarowania i wskazuje konieczność zwiększenia minimalnego współczynnika dwukrotnie przy planowanych inwestycjach, co jest trudne do osiągnięcia przy obecnym zagospodarowaniu terenu. Prosimy zatem o obniżenie minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy do obecnego poziomu 0,3, a ustalenie maksymalnego wskaźnika na poziomie 6,0 oraz o dodanie wskaźnika maksymalnej powierzchni zabudowy</p> <p>Spółka dokłada starań, aby tereny sklepów wraz z parkingami były przyjazne środowisku (m.in. tereny zieleni urządzonej, zastosowanie odnawialnych źródeł energii). Jednak wskaźnik minimalnej powierzchni biologicznie czynnej zaproponowany przez projekt planu na poziomie 20% uniemożliwia realizację planowanych inwestycji, gdyż już odzwierciedla stan istniejący, Projekt zakłada ponadto zlokalizowanie drogi publicznej 3KDD na terenach zieleni należącej do Spółki, co dodatkowo uszczupli bilans terenów zieleni w ramach nieruchomości. Prosimy o zmniejszenie wskaźnika do poziomu 5%.</p> <p>Wskazane w planie strefy wyższej i niższej zabudowy przecinają w połowie istniejące zagospodarowanie (budynek sklepu w terenie UC/U.5), w którym graniczny parametr wysokości to 25 m, znacznie przewyższający stan istniejący. Prosimy zatem o zmianę parametrów wysokościowych terenu oraz wskazanie dopuszczenia rozbudowy, nadbudowy, przebudowy istniejących obiektów w ramach strefy do 25 m w całym obrysie istniejących zabudowań.</p> <p>W związku z planami inwestycyjnymi na terenie nieruchomości prosimy o ustalenie wskaźników maksymalnej wysokości dla totemu oraz zabudowy gospodarczej, garaży, wiat i altan, a także masztów telefonii komórkowej w postulowanych parametrach.</p> <p>5) W zakresie miejsc parkingowych o zmianę na: Minimalny wskaźniki miejsc parkingowych dla samochodów osobowych dla terenu UC/U.5: obiekty handlu powyżej 2000 m<sup>2</sup> pow. sprzedaży - 30 miejsc na 1000 m<sup>2</sup> pow. sprzedaży; budynki innych usług -15 miejsc na 100 zatrudnionych.</p> <p>Prosimy o korektę i określenie nakazu wprowadzenia powierzchni zieleni wysokiej na powierzchnię parkingów naziemnych poprzez wskazanie minimalnego udziału zieleni na terenie parkingu oraz ograniczenie nakazu wprowadzania zieleni do realizacji nowych parkingów, nie rozbudowy, przebudowy istniejących parkingów.</p> <p>Proponowany zapis: §9 ust. 3. Nakaz wprowadzenia zieleni, w tym zieleni wysokiej, na powierzchnię parkingów naziemnych w udziale minimum 5% powierzchni parkingu. §9 ust. 4. Nakaz wydzielenia w posadzce chodnika trawników lub pasów zieleni niskiej i wysokiej w udziale minimum 5% powierzchni chodników, dopuszcza się stosowanie poziomych i pionowych osłon drzew, systemów nawadniających lub napowietrzających, barierek ochronnych o wysokości</p>			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 4d,</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 4f,</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 4g,</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 5</p>	<p>Dodatkowo wyjaśnia się, że zapisy planu - zgodnie z wytycznymi i wskazaniami Studium oraz celem planu, zawartym w § 3 tekstu planu - mają zapewnić przekształcenie tego obszaru w ważny ośrodek centrotwórczy, skupiający funkcje ponadlokalne i metropolitalne. W związku z tym w terenach UC/U.5 i UC/U.6 nie przewiduje się lokalizacji obiektów usługowych o małych gabarytach i niewielkiej intensywności.</p> <p>Ad 4d. Uwaga nieuwzględniona. Celem planu jest „<i>uporządkowanie przestrzenne obszaru, w tym kształtowanie nowej zabudowy oraz przestrzeni publicznych w jego obrębie w oparciu o przyjętą w Studium politykę architektoniczną oraz dalszy rozwój obszaru jako centrum komercyjno – usługowego</i> (§ 3 tekstu projektu uchwały w sprawie planu). Zapisy planu, zgodnie z wytycznymi i wskazaniami Studium mają zapewnić przekształcenie tego obszaru w ważny ośrodek centrotwórczy, skupiający funkcje ponadlokalne i metropolitalne, stąd zastosowane parametry i wskaźniki pozwalają na realizację zabudowy o znacznej wysokości i intensywności – aby podkreślić ten charakter. W związku z tym plan umożliwia lokalizację budynków usługowych o wysokości zabudowy w terenie UC/U.5 do 25 m - przy czym w wyznaczonej strefie wyższej zabudowy minimalna wysokość nowej zabudowy wynosi 25 m, a maksymalna wysokość zabudowy wynosi 36 m</p> <p>Ad 4f. Uwaga nieuwzględniona. Celem planu jest „<i>uporządkowanie przestrzenne obszaru, w tym kształtowanie nowej zabudowy oraz przestrzeni publicznych w jego obrębie w oparciu o przyjętą w Studium politykę architektoniczną oraz dalszy rozwój obszaru jako centrum komercyjno – usługowego</i> (§ 3 tekstu projektu uchwały w sprawie planu). Zapisy planu, zgodnie z wytycznymi i wskazaniami Studium mają zapewnić przekształcenie tego obszaru w ważny ośrodek centrotwórczy, skupiający funkcje ponadlokalne i metropolitalne, stąd zastosowane parametry i wskaźniki pozwalają na realizację zabudowy o znacznej wysokości i intensywności – aby podkreślić ten charakter. W związku z tym plan umożliwia lokalizację budynków usługowych o wysokości zabudowy w terenie UC/U.5 do 25 m - przy czym w wyznaczonej strefie wyższej zabudowy minimalna wysokość nowej zabudowy wynosi 25 m, a maksymalna wysokość zabudowy wynosi 36 m , a w terenie UC/U.6 do 36m. Jednocześnie plan ustala jednolitą wysokość dla zabudowy gospodarczej, garaży, wiat i altan do 4m.</p> <p>Ad 4g. Uwaga nieuwzględniona, gdyż nie wprowadza się wnioskowanej zmiany. Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym projekt planu winien być sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4). Według ustaleń Studium działki, których dotyczy uwaga, położone są w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 22, w Terenach usług w tym handlu wielkopowierzchniowego (U<sub>H</sub>) - przeznaczonych dla zabudowy usługowej w tym budynków handlu wielkopowierzchniowego, gdzie maksymalna wysokość zabudowy usługowej wynosi 25m a dla działek lub ich części położonych w pasie o szer. 100m. wzdłuż ul. m.in. J. Conrada do 36m.</p> <p>Ad 5. W zakresie wskaźników miejsc parkingowych uwaga nieuwzględniona, gdyż zasady obsługi parkingowej w projekcie planu ustalono w oparciu o <i>Program obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa</i> przyjęty uchwałą Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r. – zawierający wytyczne w zakresie określania liczby miejsc postojowych, wymaganych na</p>
--	--	---	--	--	---	--

			<p>nieprzekraczającej 0,4 m od poziomu chodnika. Zapisy w ust. 3 i 4 nie dotyczą przebudowy i rozbudowy istniejących parkingów.</p> <p>Uzasadnienie: Prosimy o korektę minimalnych wskaźników parkingowych dostosowanych do aktualnego i przyszłego zapotrzebowania. Prosimy o korektę i doprecyzowanie zapisu dot. lokalizacji zieleni na terenach parkingowych poprzez wskazanie jej udziału w powierzchni parkingu. Zaproponowany zapis pozostawia niejasność w jego interpretacji. Ponadto prosimy o wyłączenie nakazu realizacji dodatkowej zieleni na parkingu w przypadku istniejącego zagospodarowania, który może podlegać przebudowie lub rozbudowie. Chcielibyśmy uniknąć sytuacji, w której konieczność niewielkiej inwestycji wiązałaby się nakazem dostosowania całego parkingu do nowych regulacji, co znacząco zmieniłoby zakres przedsięwzięcia.</p> <p>6) W zakresie obiektów tymczasowych - o zmianę na: § 7 ust. 13. Zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów budowlanych z wyjątkiem:  1) obiektów takich jak: przekrycia namiotowe i powłoki pneumatyczne oraz inne przekrycia o samodzielnej ażurowej konstrukcji, lokalizowanych wyłącznie na czas trwania wystawy, pokazu i imprez na okres max. 14 dni, nie dotyczy terenu wewnątrz zwartej zabudowy w terenie UC/U.5;  2) kiosków ulicznych i pawilonów sprzedaży ulicznej, wyłącznie w sezonie ciepłych miesięcy od początku kwietnia do końca października. (obecna propozycja projektu planu: <i>Zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów budowlanych z wyjątkiem: 1) obiektów takich jak: przekrycia namiotowe i powłoki pneumatyczne oraz inne przekrycia o samodzielnej ażurowej konstrukcji, lokalizowanych wyłącznie na czas trwania wystawy, pokazu i imprez na okres max. 14 dni; 2) kiosków ulicznych i pawilonów sprzedaży ulicznej, wyłącznie w sezonie letnim od początku czerwca do końca września.</i>)</p> <p>Uzasadnienie: W ostatnim czasie niemożliwe było uzyskanie decyzji Pozwolenia na budowę na wnioskowanym terenie. W świetle opracowywanego planu miejscowego na terenie objętym zasięgiem rozbudowy lotniska Balice, wstrzymano wydawanie decyzji o warunkach zabudowy. Obiekty tymczasowe pozwalają na dostosowanie aktualnej działalności gospodarczej w sytuacji tymczasowego zawieszenia możliwości realizowania inwestycji budowlanych. Prosimy zatem o umożliwienie lokalizacji obiektu tymczasowego w miejscu wskazanym na rysunku poniżej - pomiędzy istniejącymi budynkami, w miejscu osłoniętym od głównych ulic, przynajmniej do czasu uzyskania decyzji Pozwolenia na budowę na planowane inwestycje na podstawie obowiązującego miejscowego planu miejscowego, to jest przez okres przynajmniej 24 miesięcy. W związku z wydłużającym się sezonem ciepłej pogody, co spowodowane jest zmianami klimatu, okres funkcjonowania obiektów plenerowych nie powinien ograniczać się do miesięcy letnich. Działalność na powietrzu można prowadzić dłużej, czemu sprzyja pogoda, a dodatkowo obecnie i w najbliższej przyszłości wymuszają zasady zachowania dystansu społecznego w sytuacji pandemii. Prosimy o umożliwienie działalności w pawilonach i kioskach handlowych przez dłuższy okres - od początku kwietnia do końca października.</p>				<p>potrzeby zagospodarowania działek budowlanych. W związku z powyższym nie wprowadza się proponowanych zmian. Podyktowane jest to koniecznością zachowania jednolitych standardów w zakresie zasad obsługi parkingowej w Krakowie poprzez zachowanie zgodności z <i>Programem obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa</i>.</p> <p>Ad 5. W zakresie lokalizacji zieleni na terenach parkingowych (§9 ust. 3 i 4) uwaga nieuwzględniona. Zapis §9 ust. 3 został wprowadzony w obszarze planu z zabudową (zarówno istniejącą jak projektowaną), charakteryzującą się dużymi kubaturami i przestrzeniami parkingów w celu zapewnienia odpowiednich rozwiązań na parkingach naziemnych. Zapis §9 ust. 4 został sformułowany analogicznie jak w innych sporządzanych planach miejscowych w Krakowie, dla umożliwienia wegetacji drzew przy chodnikach. Pozostawia się te ustalenia, jako właściwe ze względu na konieczność kształtowania krajobrazu a także ładu przestrzennego. Wyjaśnia się ponadto, że dla każdego terenu inwestycyjnego - w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu - plan ustala minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego, w związku z tym wymaganą ustaleniami §9 ust. 3 zieleń na parkingach można bilansować i rozliczać w ramach spełnienia ww. wskaźnika terenu biologicznie czynnego.</p> <p>Ad 6. Uwaga nieuwzględniona. Celem planu jest „<i>uporządkowanie przestrzenne obszaru, w tym kształtowanie nowej zabudowy oraz przestrzeni publicznych w jego obrębie w oparciu o przyjętą w Studium politykę architektoniczną oraz dalszy rozwój obszaru jako centrum komercyjno – usługowego</i> (§ 3 tekstu projektu uchwały w sprawie planu). Zapisy planu, zgodnie z wytycznymi i wskazaniem Studium mają zapewnić przekształcenie tego obszaru w ważny ośrodek centrotwórczy, skupiający funkcje ponadlokalne i metropolitalne, stąd w planie zastosowano ograniczenia lokalizacji tymczasowych obiektów budowlanych.</p>	
10.	10.	27.07 2020	Rada i Zarząd Dzielnicy IV Prądnik Biały [...]*	1. Opiniuje pozytywnie projekt mpzp obszaru „Bronowice - Rejon Koncentracji Usług” pod warunkiem zabezpieczenia terenu pod przebieg tramwaju wzdłuż ulicy Sosnowieckiej.	Cały obszar planu	Cały obszar planu	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 1	Ad 1. Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany trasy planowanej linii tramwajowej. W projekcie planu miejscowego uwzględniono przebieg linii tramwajowej oraz lokalizację terminalu komunikacji zbiorowej i parkingu P+R zgodnie z przesyłaną przez Wydział Gospodarki Komunalnej UMK dokumentacją, w tym opracowaniem pn. „ <i>Studium wykonalności połączenia tramwajowego Azory – Bronowice</i> ”. W trakcie prac nad „ <i>Studium wykonalności ...</i> ” przeprowadzono szereg analiz, np. rozwiązania kolizji z

			<p>Wnosi o:</p> <p>2. podniesienie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej o dodatkowe 10% w odniesieniu do poszczególnych kategorii zabudowy,</p> <p>3. podniesienie współczynnika wymaganej minimalnej liczby miejsc parkingowych,</p> <p>4. (...).</p>			<p>istniejącą infrastrukturą techniczną, analizę dojazdów pieszych do przystanków, rozważano różne warianty przebiegu trasy tramwaju. W ramach opracowania ww. „<i>Studium wykonalności...</i>” w 2016 r. przeprowadzono również Konsultacje społeczne z udziałem mieszkańców Dzielnicy IV i VI, przedstawicieli Rady i Zarządu Dzielnicy IV i Dzielnicy VI, przedstawicieli Urzędu Miasta Krakowa i Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu, odbyło się spotkanie z przedstawicielami obiektów komercyjnych zlokalizowanych w rejonie projektowanej linii tramwajowej. Przebieg linii tramwajowej oraz lokalizację terminalu komunikacji zbiorowej i parkingu P+R, zastosowany w planie miejscowym został wskazany do realizacji jako optymalny.</p> <p>Dodatkowo wyjaśnia się, że dla przedsięwzięcia pn. „Budowa linii tramwajowej KST os. Azory – Bronowice w Krakowie” w dniu 20.12.2019r. została wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 2</p> <p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie punktu 3</p>	<p>Ad 2. Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4). Utrzymuje się ustalone w projekcie planu parametry określające minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego w terenach U, UC/U, KU.2, W.1 na poziomie 20 % , w terenie MNi/U.1 na poziomie 30 % , w terenie MW/U.1 na poziomie 30 % dla zabudowy mieszkaniowo-usługowej i usługowej oraz 40% dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, w terenach ZP.1, ZP.2 80%, w terenach ZP.3, ZP.4 90%, w terenie KU.1 10%</p> <p>Ad 3. Uwaga nieuwzględniona, gdyż zasady obsługi parkingowej w projekcie planu ustalono w oparciu o <i>Program obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa</i> przyjęty uchwałą Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r. – zawierający wytyczne w zakresie określania liczby miejsc postojowych, wymaganych na potrzeby zagospodarowania działek budowlanych. W związku z powyższym nie wprowadza się proponowanych zmian. Podyktowane jest to koniecznością zachowania jednolitych standardów w zakresie zasad obsługi parkingowej w Krakowie poprzez zachowanie zgodności z <i>Programem obsługi parkingowej dla Miasta Krakowa</i>.</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

\* Wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych; na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 z późn. zm.); jawność wyłączyła Monika Antoniuk, Główny Specjalista w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK.

**Wyjaśnienia uzupełniające:**

1. Ilekroć w treści niniejszego załącznika jest mowa o:

- *Studium* - należy przez to rozumieć *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa*,
- *planie* - należy przez to rozumieć sporządzany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Bronowice – Rejon Koncentracji Usług”,
- *ustawie* - należy przez to rozumieć ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t. j. Dz. U. z 2020 r. poz. 293 z późn. zm.).