

**ROZSTRZYGNIĘCIE O SPOSOBIE ROZPATRZENIA UWAG
DO PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU „BALICE I”**

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I” został wyłożony do publicznego wglądu w okresie od 7 grudnia 2022 r. do 5 stycznia 2023 r. Termin wnoszenia uwag dotyczących wykładanego projektu planu określony w ogłoszeniu i obwieszczeniu w tej sprawie upłynął z dniem 19 stycznia 2023 r. Prezydent Miasta Krakowa Zarządzeniem Nr 360/2023 z dnia 8 lutego 2023 r. w sprawie rozpatrzenia uwag złożonych do wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I”, w tym uwag zgłoszonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu tego planu i rozpoznania pism w zakresie niestanowiącym uwag, rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu i nie uwzględnił uwag zawartych w poniższym wykazie.

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

Lp	UWAGA NR	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ wnoszących uwagę	TREŚĆ UWAGI (pełna treść w dokumentacji planistycznej)	DOTYCZY DZIAŁEK	USTALENIA PROJEKTU PLANU	ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI	ROZSTRZYGNIĘCIE RADY MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI	UZASADNIENIE STANOWISKA RADY MIASTA KRAKOWA
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1.	1	[...]*	Składa uwagę: Oznaczenie obszaru: dz. nr 358/6, 358/8 obr. 53 oznacz. w projekcie U.1. 1. Prosi o dopuszczenie w ww. obszarze lokalizacji stacji paliw; 2. Prosi o zmniejszenie w ww. obszarze minimalnego wskaźnika biologicznie czynnego do 20%.	358/6, 358/8 obr. K-53	MN.2 U.1 KDG.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi		
2.	2	[...]*	Składa uwagę: Oznaczenie obszaru: działki nr 371/13, 371/14 obr. 53 Krowodrza (działki zlokalizowane przy ul. Olszanickiej 140). 1. Przekształcić działki 371/13 i 371/14 na działki budowlane dla zabudowy 1-rodzinnej. 2. Przesunąć linię zabudowy do wschodnich granic działki 371/13 i 371/14 by umożliwić ich zabudowę. 3. Zastrzec w planie możliwość dojazdu do budynku nr 140 – aktualnie wzdłuż zachodnich granic po obu działkach. 4. Usunąć z działki 371/14 projektowany pas zieleni urządzonej (ZPi.1) poza obrys ogrodzenia i poza granice działek 371/13 i 371/14. 5. Zastrzec w planie możliwość rozbudowy budynku nr 140 na działce 371/14. 6. (...) 7. Zastrzec w planie możliwość budowy garażu na dz. 371/14. Uwaga zawiera załącznik.	371/13, 371/14 obr. K-53	U.1 ZPi.1 KDA.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, w pkt 2, w pkt 3, w pkt 4, w pkt 5, w części pkt 7		
3.	3	[...]* [...]*	Składa uwagi dotyczące (...) działek: 240, 242/1, 242/4, 242/6, 243, 244/1, 245/1, 246, 247, 248/1, 249/1, 250, 251, 484/1, obręb 53 Krowodrza. Działki te znajdują się w obszarze U.3 projektu (...) Planu. Spółka (...) 4 grudnia 2014 roku złożyła dwa wnioski do Planu BALICE I: - Aby należący do spółki obszar zyskał dostęp do drogi publicznej i - Aby należący do spółki obszar pozostał integralny Decyzją Prezydenta Miasta z dnia 18.06.2017 (zarządzenie 2058/2017) roku obydwa wnioski zostały uwzględnione, co o ile dobrze odczytujemy, potwierdza obecny wyłożony projekt planu. W związku z powyższym Spółka (...) zgłasza uwagę, aby zgodnie z decyzją Prezydenta z dnia 18.06.2017 roku obszar należący do spółki posiadał dostęp do drogi publicznej KDZ.1 oraz pozostał nadal w pełni integralny. (...)	240, 242/1, 242/4, 242/6, 243, 244/1, 245/1, 246, 247, 248/1, 249/1, 250, 251, 484/1 obr. K-53	U.3 KDZ.1 KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
4.	4	Wójt Gminy Zabierzów [...]* [...]*	Jako zarządca ul. Sokolników nie wyraża zgody na połączenie drogi KDZ1 z ul. Sokolników. Stwierdza, iż ww. ulica w stanie obecnym nie umożliwia obsługi komunikacyjnej obszaru Balice I od istniejącej drogi wojewódzkiej nr 774 poprzez ul. Sokolników. Co warto podkreślić ul. Sokolników nie ma statusu drogi publicznej oraz w obowiązujących mpzp nie jest przewidziana jako droga publiczna. Drogi wewnętrzne są zarządzane przez właściciela działki, na której się znajdują i nie podlegają ustawie o drogach publicznych, Zatem nie stanowią one gwarancji ogólnodostępnego połączenia komunikacyjnego. Powyższa uwaga nie dotyczy dróg innych zarządców.	ul. Sokolników	KDZ.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi		
5.	5	[...]* [...]*	Wnoszą następującą uwagę: Wnioskują o połączenie na rysunku planu nowej drogi klasy lokalnej o symbolu KDL.3 z drogą znajdującą się przy granicy planu - ulicą Na Lotnisko, zgodnie z rysunkiem planu do wersji projektu przekazanego do ponownego opiniowania i uzgodnień ustawowych z dnia 28 czerwca 2022 r. Uzasadnienie: Dla potrzeb zasilenia nowych Odbiorców zlokalizowanych na obszarach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Balice I i Balice II oraz na terenie gminy Liszki i Zabierzów Spółka planuje budowę nowej stacji elektroenergetycznej 110/15 kV. Z istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej nie ma możliwości zasilania nowych Odbiorców lokalizujących swoje obiekty na ww. terenach. Lokalizację naszej stacji 110/15 kV Spółka planuje na terenie usługowym w sąsiedztwie planowanej drogi KDL.2 lub KDL.3. Ustalenie lokalizacji nowej stacji elektroenergetycznej 110/15 kV uzależnione jest od możliwości zagwarantowanego dojazdu do nieruchomości (konieczność dojazdu ciężkim sprzętem przewożącym m.in. transformatory 110 kV o wadze 55 ton), na której zlokalizujemy stację. Wnioskowane połączenie planowanej drogi KDL.3 z istniejącym układem drogowym zapewni tę możliwość.	teren KDL.3	U.7 UL.1 KDL.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi		
6.	6	[...]*	Składa uwagi dotyczące obszarów na których położone są nieruchomości (...) Spółki. I. Zniesienie zakazu realizacji miejsc parkingowych naziemnych na terenach ZPi.3-ZPi.5 i dopuszczenie lokalizacji na tych terenach lokalizacji budynków parkingowych zgodnie z regułami określonymi w §13 projektu planu oraz parkingów naziemnych. Zgodnie z §13 ust. 9 pkt 1) projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I” (zwanej dalej: „Projektem Uchwały”), ustanowiony został zakaz lokalizacji miejsc parkingowych m.in. w terenach ZPi.3-ZPi.5. W korelacji z tym zapisem w §22 Projektu Uchwały nie została przewidziana możliwość lokalizacji parkingów wielopoziomowych w formie samodzielnych obiektów budowlanych m.in. na wskazanych obszarach ZPi.3-ZPi.5. W ocenie (...) Spółki wyłączenie z możliwości lokalizowania naziemnych miejsc parkingowych na tychże obszarach, uniemożliwia racjonalne wykorzystanie tych terenów. Tereny zieleni izolacyjnej w praktyce nie będą użytkowane i zagospodarowywane, jako bariera dla emisji z obszarów komunikacji, gdyż zaprojektowanie i utrzymanie ich zagospodarowania będzie wiązało się wyłączenie z kosztami dla właścicieli, bez możliwości funkcjonalnego ich wykorzystania. Wprowadzenie możliwości lokalizowania na przedmiotowym terenie miejsc postojowych również w zakresie wykraczającym poza możliwości wynikające z przyjętego dla tych terenów wskaźnika terenu biologicznie czynnego, będzie motywowało do przemyślanego zaprojektowania tego obszaru, jego uporządkowania oraz na etapie jego użytkowania stałej troski o wygląd i stan tak wykonanej infrastruktury jak i zieleni, w który będzie ona wkomponowana. Co więcej, funkcję bariery przed emisjami związanymi z ruchem drogowym odbywającym się po drodze KDA.1 znaczenie bardziej efektywnie niż zieleni izolacyjna będą mogły spełniać obiekty kubaturowe. Tym samym w pełni racjonalne i zasadne jest dopuszczenie lokalizacji na przedmiotowych terenach	działki Spółki i inne	U.2-U.9 UL.1 ZPi.3-ZPi.5 KDL.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt I, w części pkt II, w pkt III, w pkt V, w pkt VI		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>budynków parkingów wielopoziomowych. Takie obiekty, oprócz realizacji postawionej przez projektantów funkcji ochronnej przedmiotowych terenów będą służyć obsłudze osób korzystających z terenów zabudowy usługowej, do których bezpośrednio przylegają.</p> <p>II. Dopuszczenie lokalizacji na obszarze zabudowy usługowej U.2. i U.3 parkingów wielopoziomowych zgodnie z regułami określonymi w §13 projektu uchwały.</p> <p>W §19 Projektu Uchwały zostały opisane szczegółowe założenia dotyczące możliwości wykorzystania wyznaczonych Terenów zabudowy usługowej, oznaczonej symbolami U.2 oraz U.3. W ust. 2 przedmiotowego zapisu dopuszczona została możliwość lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych. Brak jest natomiast zapisu, który umożliwiłby lokalizację obiektów stanowiących parkingi wielopoziomowe naziemne. Takie pominięcie jest zdaniem Spółki błędne bowiem umożliwienie lokalizacji parkingów wielopoziomowych w formie samodzielnych obiektów istotnie zwiększa możliwości optymalnej aranżacji zabudowy usługowej na tych terenach. W szczególności, bowiem wprowadzone ograniczenie może prowadzić do sytuacji, w której uzupełnienie projektowanej zabudowy o obiekt budowlany zapewniających niezbędną liczbę miejsc postojowych do obsługi aranżowanego obszaru będzie mogło polegać wyłącznie na realizacji garażu podziemnego, nawet wówczas, gdy bardziej optymalnym rozwiązaniem dla zachowania spójności kompozycji architektonicznej byłoby wybudowanie garażu wielopoziomowego w formie obiektu naziemnego. Warto również zwrócić uwagę, że lokalizowanie parkingów wielostanowiskowych jako garaży podziemnych nie stanowi neutralnego dla środowiska rozwiązania, które może zostać uznane w każdym wypadku za lepszą formę zagospodarowania terenu niż parking naziemny, gdyż prowadzi do wyjałowienia terenu.</p> <p>III. Zwiększenie wskaźnika maksymalnej wysokości zabudowy na terenie oznaczonym symbolem U.3 do wartości 25m.</p> <p>W §19 ust. 2 pkt 5) Projektu Uchwały została określona maksymalna wysokość zabudowy na obszarach oznaczonych symbolami U.2 oraz U.2. i zgodnie z tym zapisem wynosić ma ona 20m oraz 18m w strefie niższej zabudowy. Przyjęta w projekcie Uchwały wartość nie ma jednak uzasadnienia merytorycznego, w szczególności przy uwzględnieniu, iż dla terenów o tożsamym przeznaczeniu oznaczonych symbolami od U.4 do U.9, które położone są bliżej lotniska wysokość ta została ustalona na 25m. Wyjaśnienie wartości proponowanego dla terenów U.2 oraz U.3 wskaźnika maksymalnej wysokości zabudowy z odwołaniem się do bliskości zabudowy mieszkaniowej nie może być w żadnym razie uznane za trafne i przekonujące. Do projektu planu nie przedstawiono analiz, z których mógłby wynikać niekorzystny wpływ wysokości zabudowy we wskazanym obszarze na sąsiednie budynki w obszarach zabudowy oznaczonych symbolami MN. Mając na uwadze, że zabudowa mieszkaniowa znajduje się na południu wskazanego obszaru to negatywne oddziaływanie, przed którym chronić ma obniżenie maksymalnej wysokości zabudowy na obszarach U.2 i U.3 nie może polegać na zacienieniu. Niezależnie od tego spostrzeżenia należy jednak przede wszystkim wskazać, że jakkolwiek wpływ zabudowy na otoczenie w zakresie nasłonecznienia oraz przesłaniania jest regulowany zapisami Prawa Budowlanego. Projektowana zabudowa na obszarach usług będzie musiała tym warunkom sprostać i okoliczność ta, po pierwsze, będzie musiała zostać uwzględniona przez projektantów, kształtujących zabudowę na obszarze U.3, a po drugie, będzie weryfikowana przez organ administracji architektoniczno-budowlanej na etapie postępowania w przedmiocie zatwierdzenia projektu budowlanego i wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Istotnie można również odnotować, iż obszar objęty planem nie podlega żadnej ochronie dziedzictwa kulturowego ani ochronie widoku, co sprawia, iż również i odwołanie się w uzasadnieniu wprowadzonego ograniczenia do uzgodnienia konserwatorskiego należy uznać za niezrozumiałe.</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>IV. (...)</p> <p>V. Skomunikowanie terenu objętego planem poprzez połączenie drogi KDL.3 z drogą wojewódzką nr DW744.</p> <p>Teren objęty projektowanym planem ma charakter strategiczny ze względu na ściśle powiązanie z lotniskiem. Jest to obszar, na którym wyznaczone zostały tereny przeznaczone pod zabudowę usługową rozdzielone drogami mającymi zapewniać ich komunikację. Niestety jednak w obecnym kształcie i na chwilę obecną realizowana może być jedynie komunikacja wewnętrzna. Realne połączenie układu komunikacyjnego ustalonego dla wyznaczonych w projekcie planu terenów o przeznaczeniu usługowym (z wyjątkiem terenu oznaczonego symbolem U.1.) z drogą publiczną będzie realizowane poprzez dojazd ulicą Sokolników do drogi wojewódzkiej 774. Połączenie z układem komunikacyjnym znajdującym się po drugiej stronie autostrady A4 wymagać będzie wykonania tuneli lub wiaduktów na przedłużeniu drogi KDZ.1 oraz KDL.1, co z całą pewnością nie nastąpi w najbliższej przyszłości z uwagi na koszty z tym związane. Do czasu wykonania ta obiektów cały ruch będzie musiał wykorzystywać jedno skrzyżowanie a wszystkie drogi w zaprojektowanym układzie komunikacyjnym będą drogami bez przejazdu. Aby uniknąć sytuacji, w której wjazd lub wyjazd ze znacznego obszaru objętego planem będzie możliwy tylko przez jedno skrzyżowanie, warto wykorzystać fakt, że wskazana droga wojewódzka biegnie wzdłuż północno-zachodniej granicy obszaru objętego planem. Zgodnie z aktualnym projektem układu drogowego droga KDL.3 została doprowadzona do wskazanej drogi wojewódzkiej 774, jednak nie została z nią połączona. Połączenie takie tymczasem otworzyłoby możliwość przejazdu przez obszar objęty planem i umożliwiłoby się włączenie do drogi wojewódzkiej 774 w dwóch punktach. Warto odnotować, iż miejsce, w którym droga KDL.3. mogłaby się połączyć z drogą wojewódzką leży w bezpośredniej bliskości terminala Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice i stanowi najkrótsze i najbardziej intuicyjne jego połączenie z terenem objętym planem, na którym powinny w założeniu zostać zlokalizowane usługi komplementarne dla działalności portu lotniczego i służące obsłudze jego pasażerów. Zaniechanie wykonania wskazywanego połączenia osłabia niewątpliwie związek obszarów objętych planem z lotniskiem i w tym aspekcie jest sprzeczne z założeniami Planu oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania obowiązującego dla tego terenu.</p> <p>W ocenie spółki realizacja przedmiotowego połączenia powinna zmierzać do zapewnienia możliwości zarówno wjazdu z obszarów objętych projektowanym planem jak i wjazdu z obydwu kierunków drogi wojewódzkiej. Niemniej jednak nawet, gdy w ocenie zarządcy drogi wojewódzkiej takie pełne skrzyżowanie okaże się niemożliwe do wykonania, to wnioskowane połączenie winno zostać zrealizowane aby umożliwić wykonanie skrzyżowania w formie tzw. prawo skrętu umożliwiającego wjazd z drogi wojewódzkiej 774 w drogę KDL.3 oraz wjazd z drogi KDL.3 w drogę wojewódzką w kierunku północnym. Takie rozwiązanie również zapewni przejezdność układu komunikacyjnego na obszarze objętym planem.</p> <p>VI. Zmniejszenie szerokości pasa drogowego drogi KDZ.1 do 20m.</p> <p>Projektowany na rysunku planu pas drogowy drogi zbiorczej KDZ.1 ma szerokość 30m. Warunki techniczne dróg publicznych ustalają dla dróg zbiorczych szerokość pasa drogowego 20m. Poszerzenie pasa drogowego o dodatkowe 50% w stosunku do przepisów i praktycznych wymagań jest nieuzasadnione. Spowoduje, bowiem wyłącznie, z jednej strony wyższe koszty wykupu przez Gminę Miejską Kraków nieruchomości objętych tak wyznaczonym pasem drogowym, a z drugiej strony, ograniczenie powierzchni użytkowej obszarów U.3-U.6., które należą do obszarów strategicznych z punktu widzenia planu i studium. Zwiększenie szerokości pasa drogowego KDZ.1. w żadnej mierze natomiast nie rozwiązuje problemu ze skomunikowaniem tego obszaru, który przede wszystkim wynika z faktu, iż</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>w obecnym kształcie będzie on przez długie lata układem zamkniętym bez przejazdu.</p> <p>Mają powyższe na uwadze zwracają się o uwzględnienie opisanych powyżej uwag i dokonanie postulowanych zmian zarówno w treści Projektu Uchwały jak i rysunku projektowanego planu.</p>					
7.	7	[...]*	<p>Składa uwagę:</p> <p>Uwagi dotyczą działek o nr 358/8, 358/6 z obrębu 0053 Kraków – Krowodrza oraz pozostałych działek ujętych w projektowanym terenie U.1 – tereny zabudowy usługowej:</p> <p>1. wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek na których był projektowany do terenu MN/U.2,</p> <p>ewentualnie:</p> <p>2. wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż:</p> <p>a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp.,</p> <p>b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych,</p> <p>c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 50%,</p> <p>d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1,5,</p> <p>e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m.</p> <p>f) na rysunku planu projektowana <i>strefa zieleni</i> zostanie rozszerzona w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3.</p> <p>Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikająca ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Nadto wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W tej sytuacji projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych. (...)</p>	358/8, 358/6 obr. K-53 i inne działki	U.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1 w części pkt 2a, w pkt 2b-2f		
	8	[...]*						
8.	9	[...]*	<p>Składa uwagę:</p> <p>Uwagi dotyczą działek ujętych w projektowanym terenie U.1 – tereny zabudowy usługowej:</p> <p>1. wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek, na których był projektowany do terenu MN/U.2 lub MN/U.3,</p> <p>ewentualnie:</p> <p>2. wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż:</p> <p>a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp.,</p> <p>b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych,</p> <p>c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 50%,</p> <p>d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1,5,</p>	teren U.1	U.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1 w części pkt 2a, w pkt 2b-2f		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m.</p> <p>f) na rysunku planu projektowana <i>strefa zieleni</i> zostanie rozszerzona w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3.</p> <p>Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikająca ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Nadto wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W tej sytuacji projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych. (...)</p>					
9.	10	[...]* [...]* [...]*	<p>Wnosi następującą uwagi wraz z uzasadnieniem:</p> <p>1. Wnioskuje o połączenie na rysunku planu drogi klasy lokalnej o symbolu KDL.3 z istniejącą drogą wojewódzka nr 774. Uzasadnienie: Połączenie niniejszej nieruchomości z drogą wojewódzka nr 774 pozwoli na optymalne wykorzystanie działki oraz realizację zaplanowanych inwestycji.</p> <p>2. Wnioskuje o przesunięcie nieprzekraczalnej linii zabudowy po północnej stronie działki nr 152/4 objętej symbolem UL.2 do granicy przedmiotowej nieruchomości. Uzasadnienie: Z uwagi na ograniczenia wynikające z przepisów o linii kolejowej, pozostawienie nieprzekraczalnej linii zabudowy w istniejącym przebiegu powoduje istotne ograniczenia możliwości zabudowy niniejszej działki, a tym samym ograniczenie w realizacji zaplanowanych inwestycji.</p>	teren KDL.3 152/4 obr. K-53	U.7 UL.1 UL.2 KDL.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi		
10.	11	[...]* przez pełnomocnika: [...]*	<p>Zgłasza uwagi (...) kwestionując część ustaleń przyjętych w projekcie tego planu.</p> <p>A. Składając uwagi podnosi, że postanowienia projektu planu „Balice I” naruszają granice władztwa planistycznego Gminy Kraków, w szczególności poprzez:</p> <p>1. uniemożliwienie korzystania z nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi poprzez:</p> <p>1) uniemożliwienie zabudowy usługowej na nieruchomościach zlokalizowanych w projektowanym obszarze KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych (§28 projektu planu „Balice I”), gdy tymczasem tereny te w dotychczas obowiązującym do dnia 31 grudnia 2003 r. miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego były przeznaczone pod zabudowę usługową,</p> <p>2) uniemożliwienie budowy obiektów tymczasowych na całym obszarze objętym postanowieniami projektu planu „Balice I” (§7 ust. 13 projektu planu „Balice I”),</p> <p>2. uniemożliwienie prawidłowego korzystania z istniejących obiektów budowlanych w tym budynków i urządzeń budowlanych zlokalizowanych w projektowanym obszarze KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych poprzez ograniczenie możliwości wykonywania robót budowlanych w tych budynkach wyłącznie do dokonywania ich przebudowy, remontu i w minimalnym stopniu rozbudowy (§7 ust. 2 w zw. z §28 projektu planu „Balice I”)</p> <p>3. wprowadzenie ograniczeń, o których mowa w pkt 1 i 2 przez czas bliżej nieokreślony, tj. do chwili wyłączenia nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi, na cele budowy Trasy Balickiej i związanej z tym przebudowy węzła autostradowego na autostradzie A4, którego termin nawet w przybliżeniu nie jest możliwy do określenia, gdyż:</p> <p>1) nie jest określony żaden termin, w którym Gmina Kraków przystąpi do budowy Trasy Balickiej,</p> <p>2) nie zostały dokonane wiążące uzgodnienia przez Gminę Kraków z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad co do rozwiązania</p>	160/1, 160/5, 176/1, 176/5, 177/1, 177/2, 174/1, 7/14, 7/13, 7/12, 7/15, 7/16 obr. K-53	U.8 KDA.2	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt A.1, A.2, A.3, w pkt B.1, w części pkt B.2, w pkt B.3		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>dotyczącego połączenia Trasy Balickiej z autostradą A4, a w konsekwencji nie jest na obecnym etapie wiadomo czy:</p> <p>a) połączenie Trasy Balickiej z autostradą A4 nastąpi w miejscu obecnego węzła,</p> <p>b) jeżeli połączenie Trasy Balickiej z autostradą A4 nastąpi w miejscu obecnego węzła, nie jest wiadomo jakie rozwiązanie zostanie zaakceptowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, a zatem jaki w rzeczywistości teren będzie konieczny do realizacji przyjętego rozwiązania, a zatem nie można w tej chwili ustalić, czy nieruchomości których właścicielem jest składający uwagi będą w ogóle konieczne do realizacji tej inwestycji,</p> <p>3) przy założeniu, że realizacja inwestycji nastąpi w perspektywie najbliższych 20 lat, nieruchomości objęte projektowanym obszarem KDA.2 – Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych staną się swoistego rodzaju „skansenem urbanistycznym” lub „zamrażarka nieruchomości” gdyż wykluczonym będzie dokonywanie na tych terenach jakichkolwiek inwestycji przez prywatnych właścicieli, gdy tymczasem umożliwienie realizacji inwestycji usługowych w perspektywie 10-20, może być przez przedsiębiorców uznane za opłacalne.</p> <p>B. Zgłaszając uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> wnosi o ograniczenie rezerwy terenowej objętej postanowieniami planu KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych, o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy autostrada, do zakresu koniecznego dla realizacji Wariantu I.2 opisanego w wielowariantowej i wielobranżowej koncepcji budowy Trasy Balickiej opracowanej na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków przez firmę Voessing Polska Sp. z o.o., a także objęcie terenu pozostałego po ograniczeniu rezerwy terenowej objętej postanowieniami planu KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych, postanowieniami właściwymi dla Terenów zabudowy usługowej U.8, ewentualnie wnosi o zmianę postanowień projektu planu „Balice I” poprzez wprowadzenie jako dopuszczalnego w obszarze KDA.2 - sposobu zagospodarowania nieruchomości, odpowiadającego postanowieniom dla Terenów zabudowy usługowej U.8, z dopuszczeniem stosowania dachów płaskich oraz przekryć łukowych. ponadto wnosi o wykreślenia zakazu lokalizacji na terenie objętym projektem miejscowego planu Balice I, tymczasowych obiektów budowlanych, który został zawarty w §7 ust. 13 projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I”. <p>UZASADNIENIE</p> <p>I. Wnoszący uwagi jest właścicielem nieruchomości położonych w obszarze, oznaczonym w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I” symbolem KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych (działki ewidencyjne nr 176/1, 176/5, 177/1, 177/2 oraz 174/1, 160/1, 160/5, 7/14, 7/13, 7/12, 7/15 oraz 7/16). Na nieruchomościach tych znajduje się stacja benzynowa prowadzona pod marką „Orlen” oraz parking samochodowy. (...)</p> <p>Koncepcja przebudowy drogi wojewódzkiej 774 sporządzona na zlecenie ZDW w Krakowie, zakłada że droga wojewódzka nr 774 w okolicach lotniska Balice, zostanie przeniesiona na drugą stronę autostrady A4. Natomiast koncepcja budowy Trasy Balickiej, w zakresie jakim dotyczy nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi, przewiduje natomiast 3 warianty oraz 2 podwarianty (łącznie 5 możliwych rozwiązań), dla odcinka od parkingu P&R „Olszanica” do połączenia z autostradą A4:</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>1) Wariant I - przewiduje lokalizację węzła w miejscu istniejącego węzła „Kraków Balice II” w 2 podwariantach: (...)</p> <p>2) Wariant II - przewiduje lokalizację węzła pomiędzy istniejącym węzłem „Kraków Balice II”, a ul. Olszanicką w podwariantach: (...)</p> <p>3) Wariant III - przewiduje lokalizację węzła typu „trąbka” na południe od ul. Olszanickiej.</p> <p>Biorąc pod uwagę zakres rezerwy terenowej zabezpieczonej w wyłożonym projekcie planu „Balice I”, Gmina Kraków zakłada możliwość realizacji budowy Trasy balickiej według wariantu I. Dla realizacji Wariantu II nie została bowiem przewidziana rezerwa terenowa konieczna dla budowy połączenia Trasy Balickiej z autostradą A4 w formie węzła typu „trąbka”. Co do Wariantu III - na podstawie projektu planu Balice I nie można ustalić, czy może on podlegać realizacji. Połączenie bowiem Trasy Balickiej z autostradą A4 wykracza poza obszar planu. Nie mniej jednak zakłada on identyczne rozwiązanie połączenia Trasy Balickiej z DW 774 jak w Wariacie II. Należy jednak podkreślić, że Wariant II oraz Wariant III są dla składającego obojętne – nie wkraczają one bowiem w nieruchomości stanowiące własność składającego uwagi. (...)</p> <p>Analiza wielowariantowej i wielobranżowej koncepcji budowy Trasy Balickiej w odniesieniu do Wariantu I.1 oraz Wariantu I.2 wykazuje na ogromne różnice między nimi, dotyczące w szczególności:</p> <p>1) powierzchni terenu, która jest potrzebna do ich realizacji. W Wariacie I.1 koniecznym jest zabezpieczenie znacznie większego obszaru niezbędnego do budowy Trasy Balickiej. W konsekwencji nieodzownym jest dokonanie wywłaszczenia większego obszaru, dokonania wyburzeń istniejących budynków i obiektów budowlanych, w tym także wyburzenia stanowiącej własność składającego uwagi stacji benzynowej prowadzonej obecnie pod marką „Orlen”. Ze względu na to niezbędnym będzie dokonanie zapłaty odszkodowań w zdecydowanie większej wysokości, niż dla Wariantu I.2. Należy podkreślić, że wariant I.2 jest dla wnoszącego uwagi całkowicie obojętny gdyż nie wymaga wywłaszczenia stanowiących jego własność nieruchomości, a w szczególności wyburzenia istniejącej stacji benzynowej. (...)</p> <p>2) rozwiązań drogowych. W Wariacie I.1 koniecznym jest budowa wiaduktu nad autostradą, który stromo będzie opadał i prowadził do istniejącego ronda. (...) Zachodzi także pytanie, czy budowa wiaduktu w tym miejscu została uzgodniona z władzami lotniska - a zatem czy jest w ogóle dopuszczalna.</p> <p>3) niezbędnym zakresem przebudowy autostrady A4. (...) Zachodzi zatem pytanie, czy Wariant I.1 został zaakceptowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad i czy wedle stanowiska GDDKiA takie rozwiązanie jest w ogóle możliwe.</p> <p>II. W ocenie wnoszącego uwagi budowa Trasy Balickiej, której co do zasady wnoszący uwagi się nie sprzeciwia, i przyjęcie rozwiązania dla odcinka od parkingu P&R „Olszanica” do połączenia z autostradą A4 według Wariantu I.1 jest nieracjonalna. Jego realizacja, jeżeli w ogóle jest możliwa:</p> <p>1) jest nieporównywalnie kosztowniejsza, od Wariantu I.2., nie tylko pod względem kosztów samych obiektów inżynierskich ale także w szczególności uwzględniając koszty wynikające z wypłaty odszkodowań, za utratę wartości nieruchomości oraz koszty wywłaszczeń,</p> <p>2) nie poprawia układu komunikacyjnego z lotniskiem Balice w porównaniu z Wariantem I.2. W obu wariantach Trasa Balicka kończy się bowiem tym samym już istniejącym rondem.</p> <p>III. Odnosząc się do zakazu budowy obiektów tymczasowych na całym obszarze objętym projektem planu „Balice I”, z wyjątkiem niektórych rodzajów obiektów tymczasowych - jednak na czas nie dłuższy niż 60 dni, należy stwierdzić, że jest to rozwiązanie zupełnie niezrozumiałe. Ze względu na brak jakiegokolwiek uzasadnienia dla przyjętych w projekcie planu „Balice I” rozwiązań można się jedynie domyślać, że zakaz budowy obiektów tymczasowych jest podyktowany obawą lokalizowania różnego rodzaju mała</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>estetycznych obiektów np. namiotów lub budek wykonanych z przyczep campingowych. W ocenie wnosząc go uwagi jest to podejście zupełnie nieuzasadnione i wywodzące się z okresu poprzednich dekad w szczególności lat 90 ubiegłego wieku. W chwili obecnej na rynku dominują różnego rodzaju obiekty kontenerowe cechujące się wysokim poziomem estetyki wykonania. Tego typu obiekty pozwalają zapewnić np: obsłudze parkingu samochodowego lub wypożyczalni samochodów odpowiednie miejsce do obsługi biurowej.</p> <p>IV. Przedmiotowe uwagi są wnoszone w konsekwencji przekroczenia przez Gminę Kraków, zawartymi w projekcie planu „Balice I” rozwiązaniami granic władztwa planistycznego. Realizacja władztwa planistycznego gminy powinna w założeniu stanowić wyraz zrównoważenia wartości interesu publicznego (optymalne wykorzystanie przestrzeni w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju) oraz interesu jednostki (ochrona własności jako materialnego fundamentu wolności jednostki).</p> <p>Nieproporcjonalność władczej ingerencji wyrażająca się w braku właściwego wyważenia powyższych wartości, które muszą być uwzględniane w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w nieracjonalności przyjętych rozwiązań, nadmiernie ingerujących w sferę praw jednostki, w braku należytego uzasadnienia dla władczej ingerencji, oznacza w ocenie składającego uwagi nadużycie przez Gminę Kraków przysługującego jej – z mocy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym - władztwa planistycznego.</p> <p>Realizacja władztwa planistycznego gminy powinna w założeniu stanowić wyraz ważenia określonych wartości. Z jednej strony występuje chroniona wartość interesu publicznego, wyrażającego się w konieczności zaspokajania przez gminę zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej w zakresie optymalnego wykorzystania przestrzeni, w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Z drugiej strony - z uwagi na możliwość bardzo daleko idących ingerencji w sferę jednostki - pojawia się konieczność ochrony interesu indywidualnego właściciela nieruchomości, którego postanowienia przyjętych rozwiązań planistycznych dotyczą. Akty planistyczne gminy mogą zatem ingerować w sferę własności jednostek, kształtując sposób wykonywania tego prawa, muszą jednak stanowić wyraz właściwego wyważenia kolidujących dóbr i wartości, poprzez wykazanie, że przyjęte rozwiązania są optymalne - uzasadnione interesem publicznym i nieingerujące ponad niezbędną konieczność w sferę prawną jednostki.</p> <p>W ocenie składającego uwagi realizacja władztwa planistycznego gminy powinna uwzględniać w szczególności następujące wartości:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) z jednej strony interes publiczny, wyrażający się w konieczności zaspokajania przez gminę zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej w zakresie optymalnego wykorzystania przestrzeni, w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju, 2) z drugiej strony interes prywatnych właścicieli nieruchomości - z uwagi na możliwość bardzo daleko idącej ingerencji w sferę własności prywatnej. <p>Trafnie ujął to Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 9.02.2010 r. (sygn. akt II OSK 1959/09), w którym stwierdził: „Gmina to wspólnota mieszkańców, a jej zadaniem podstawowym jest zaspokajanie potrzeb tej wspólnoty (art. 166 ust. 1 Konstytucji RP). (...)</p> <p>Konieczność ważenia kolidujących wartości i interesów, wymusza limitowanie władztwa planistycznego gminy tak by w jak najmniejszym stopniu naruszone zostały prawa podmiotowe jednostek, w tym w szczególności prawo do zabudowy stanowiące emanację prawa własności. (...)</p> <p>W odniesieniu do nieruchomości stanowiących własność wnoszącego uwagi doszło z jednej strony do niekorzystnego ukształtowania prawa do zabudowy nieruchomości zabudowanych stacją benzynową tj. ograniczono możliwość prowadzenia inwestycji tylko do przebudowy i remontów. Z drugiej zaś strony w odniesieniu do wszystkich nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi - całkowicie wykluczono możliwość ich zabudowy - oczywiście z perspektywy składającego uwagi. Dopuszczenie bowiem</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>możliwości realizacji wyłącznie inwestycji polegających na budowie dróg publicznych jest skierowane do organów władzy odpowiedzialnych za budowę dróg publicznych, a nie prywatnych właścicieli nieruchomości. Podkreślić przy tym należy, że projektowany plan „Balice I” w odniesieniu do nieruchomości składającego nie jest wyrazem realizacji konkretnego celu publicznego a stanowi jedynie zabezpieczenie terenu (rezerwę terenową) dla ewentualnych przyszłych rozwiązań, które nie zostały jeszcze sprecyzowane. Za takowe nie mogą być bowiem przyjęte rozwiązania wynikające z wielowariantowej koncepcji nie uzgodnione z zarządcami dróg, których dotyczą tj. Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie jak i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W istocie na obecnym etapie planistycznym Gmina Kraków nie ustaliła czy rozwiązania przyjęte za podstawę decyzji planistycznych są w ogóle możliwe.</p> <p>Jak wskazuje NSA w wyroku z 31.05.2010 r. (sygn. akt II OSK 575/10), „W kompetencji do uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wyraża się samodzielność samorządu terytorialnego w rozwiązywaniu lokalnych zagadnień dotyczących zachowania ład przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o samorządzie gminnym (...). A zatem władztwo planistyczne nie jest i nie może być traktowane jako niczym nieograniczona ingerencja gminy w prawa właścicielskie. Ingerencja ta może się dokonywać wyłącznie na zasadzie poszanowania porządku prawnego i nie może prowadzić do nadużycia przysługujących gminie uprawnień. Tymczasem postanowienia projektu planu „Balice I”, pomijają prawa właścicielskie jednostek. Wprowadzając nieruchomości w stan swoistej hibernacji, na wypadek budowy w nieokreślonej przyszłości Trasy Balickiej według nieznanych na obecnym etapie rozwiązań drogowych.</p> <p>Należy zatem podkreślić, że obok wad planu, które są wynikiem naruszenia procedury jego uchwalania bądź sprzeczności z przepisami odrębnymi wyznaczającymi treść jego postanowień, istnieją także takie wady, które naruszają inne kryteria oceny legalności uchwały rady gminy, w szczególności kryterium proporcjonalności ingerencji. Jak wskazuje bowiem Naczelny Sąd Administracyjny, sądowa kontrola aktów planistycznych sprowadza się zasadniczo do oceny, czy gmina, uchwalając zaskarżony akt, uczyniła to zgodnie z prawem, a zwłaszcza czy korzystając z przysługujących jej ustawowo uprawnień w zakresie kształtowania sposobu gospodarowania przestrzenią, uprawnień tych nie nadużyła. Akty planistyczne gminy muszą bowiem stanowić wyraz właściwego wyważenia kolidujących dóbr i wartości, poprzez wykazanie, że przyjęte rozwiązania są optymalne - uzasadnione interesem publicznym i nieingerujące ponad niezbędną konieczność w sferę prawną jednostki. W ocenie wnoszącego uwagi Gmina Kraków winna najpierw ustalić właściwy wariant dla realizacji inwestycji i dopiero po dokonaniu tych ustaleń, zabezpieczać tereny konieczne do realizacji przyjętego rozwiązania. Działania Gminy Kraków winny mieć zatem charakter realny, a nie wyłącznie potencjalny.</p> <p>Orzecznictwo obrazujące powyższy kierunek argumentacji jest bardzo bogate. Tylko przykładowo można przytoczyć kilka fragmentów uzasadnień wyroków sądów administracyjnych potwierdzających stanowisko składającego uwagi. W wyroku z 22.11.2012 r. (sygn. akt II OSK 840/12) Naczelny Sąd Administracyjny wskazał: „Poza regulacjami ustawodawstwa zwykłego, organy gminy przy stanowieniu treści aktu planistycznego muszą uwzględniać również normy konstytucyjne statujące m.in. zasadę równości czy proporcjonalności. (...)”</p> <p>W kilku orzeczeniach wyrażono stanowisko, zgodnie z którym brzmienie przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jednoznacznie wskazuje, że interes publiczny nie uzyskał prymatu pierwszeństwa w odniesieniu do interesu jednostki. Rozwiązania prawne przyjęte w ustawie opierają się na zasadzie równowagi interesu ogólnopublicznego, interesu gminy i interesu jednostki (...). Organy planistyczne winne mieć na uwadze, że kreowanie poprzez plan - na szczeblu</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>gminy - polityki przestrzennej niejednokrotnie wymaga rozstrzygnięcia konfliktów pomiędzy interesem indywidualnym a interesem gminy bądź pomiędzy sprzecznymi ze sobą interesami indywidualnymi. Plan zagospodarowania przestrzennego swoimi uregulowaniami niejednokrotnie wkracza bowiem w sferę praw rzeczowych właścicieli lub uprawnień innych podmiotów zainteresowanych przeznaczeniem terenu, ograniczając ich interesy. W trakcie rozwiązywania tych konfliktów uwzględniać należy zasady konstytucyjne, w tym ustanowioną w art. 2 zasadę demokratycznego państwa prawa oraz wyrażoną w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP zasadę proporcjonalności. W kontekście prawa własności zezwalają one na jego ograniczenie jedynie wówczas, gdy niezbędnie wymaga tego inne dobro chronione w postaci np. interesu publicznego lub prawa własności innych osób. W razie kolizji przyznawanie prymatu jednemu interesowi nad innym, wymaga natomiast każdorazowo porównania wartości chronionych z tymi, które w efekcie wprowadzanej regulacji mają ulec ograniczeniu. W konsekwencji uczynienie jednego z interesów nadrzędnym, zwłaszcza, gdy chodzi o konflikt w pełni równorzędnych interesów jednostek, z których jedna doznać ma ograniczenia, wymaga szczególnej rozwagi i rzetelnego uzasadnienia (Por. m.in. wyrok ...). W wyroku z 21.08.2012 r. (sygn. akt II OSK 1339/12) Naczelny Sąd Administracyjny stwierdził: „<i>Ingerencja gminy w prawa właścicielskie jest możliwa, ale musi też uwzględniać proporcjonalnie wyważony interes publiczny z uprawnieniami właścicielskimi. (...)</i>”</p> <p>Orzecznictwo konstytucyjne i literatura wskazują także na trzy składowe elementy zasady proporcjonalności ingerencji planistycznej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przydatność - nakazuje wybór środków pozwalających na skuteczną realizację celu, 2) konieczność (niezbędność) - nakazuje, aby spośród środków równie skutecznych wybrać ten, który jest najmniej uciążliwy dla jednostki, 3) proporcjonalność w sensie ścisłym - nakazuje, aby zastosowane środki pozostawały w proporcji do założonego celu. <p>Powyższe stanowisko znajduje odzwierciedlenie w orzecznictwie sądów administracyjnych akcentujących racjonalność i optymalność przyjętych rozwiązań planistycznych ingerujących w sferę chronionych dóbr i wolności jednostki.</p> <p>W wyroku z 19.06.2006 r. (sygn. akt II OSK 1404/05) Naczelny Sąd Administracyjny podkreślił, że władztwo planistyczne powinno być wykonywane racjonalnie poprzez wybieranie optymalnych w danej sytuacji rozwiązań i respektowanie uzasadnionych interesów prawnych obywateli.</p> <p>W licznych orzeczeniach wskazywano, że wynikająca z władztwa planistycznego gminy swoboda decydowania o przeznaczeniu i zagospodarowaniu terenu nie zaprzecza jednocześnie konieczności uwzględniania racjonalności w działaniu gminy w tym zakresie, realizującej się w przyjmowaniu finalnych, optymalnych rozwiązań planistycznych. Z kolei w wyroku z 9.02.2010 r. (II OSK 1959/09) Naczelny Sąd Administracyjny nawiązując do wymogu konieczności ingerencji, wskazał, że ograniczenie właścicieli w ich prawie własności uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas gdy inne rozwiązania, choć go szukano nie można było znaleźć. Nieprzestrzeganie tej reguły może bowiem prowadzić do nadużycia władztwa planistycznego.</p> <p>(...)</p> <p>W orzecznictwie pojawiają się również stwierdzenia uznające za nadużycie władztwa planistycznego rozwiązania „zamrażające” możliwość wykorzystania działki w określony sposób (na cele publiczne) na czas nieokreślony. Przykładowo, w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z 28.07.1998 r. za nadużycie władztwa uznano ustalenie planu miejscowego przewidujące trzy warianty przebiegu spornej drogi publicznej. Sąd wskazał, że w ten sposób w rezultacie ogranicza się sposób korzystania z wielu działek i to na czas bliżej nieokreślony, mimo iż korekta trasy będzie mogła być realizowana według jednego wariantu, a nie trzech. Takie określenie sposobu przeznaczenia terenu nie może być uznane za działanie zgodne z prawem. Podobnie traktowano rozwiązania „warunkowo” rezerwujące pewne tereny pod realizację celów</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>publicznych. Wskazywano, że przyjęte sformułowania o fakultatywnej realizacji celu publicznego uniemożliwiają zarówno zagospodarowanie nieruchomości przez właściciela, jak i żądanie jej wykupu na cele publiczne. W licznych orzeczeniach sądy podkreślają zatem rolę należytego uzasadnienia aktów planistycznych - wykazującego zachowanie właściwych proporcji i rozważenia wszystkich kolidujących racji. Brak należytego uzasadnienia wprowadzanych w planie miejscowym ograniczeń jest traktowany jako nadużycie władztwa planistycznego gminy.</p> <p>(...) Uzasadnienie uchwały powinno zawierać argumentację pozwalającą uznać, że gmina dołożyła należytej staranności w przestrzeganiu zasad obowiązujących przy podejmowaniu działań planistycznych, w tym rozważyła inne warianty zrealizowania zamierzenia planistycznego w ramach przyjętej koncepcji, albo że przyjęte rozwiązanie planistyczne, mimo konieczności dokonania ingerencji w sferę prawa własności, jest jedynym możliwym w danych warunkach (Por. wyroki NSA: ...)</p> <p>W orzecznictwie wskazuje się również na związek obowiązku uzasadniania aktów planistycznych z zasadami ochrony zaufania jednostki, jawności działań władzy publicznej i funkcjami sądowej kontroli administracji publicznej. (...) (Por. wyrok ...)</p> <p>Tylko wówczas można bowiem ocenić, czy przy uchwalaniu planu nie doszło do przekroczenia przysługującego gminie władztwa planistycznego i czy dostatecznie zostały wyważone interesy jednostek i interes publiczny. Podsumowując powyższe uwagi należy podkreślić, że wyłożony projekt planu „Balice I” jest niestety ogromnym rozczarowaniem składającego uwagi. Stanowi on wyraz bezpardonowej realizacji władztwa planistycznego Gminy Kraków, w którym nie uwzględnia się prawa własności przysługującego jednostce. Co więcej wprowadza się rozwiązania, co do których nie ma żadnej pewności, że będą kiedykolwiek realizowane, a jeżeli będą to nie określa się nawet przybliżonego terminu, w którym Trasa Balicka może powstać wprowadzając stan niepewności co do przyszłości przedsiębiorców prowadzących w chwili obecnej działalność gospodarczą w rejonie lotniska Balice.</p> <p>Z powyższych względów wniesienie uwag jest w pełni zasadne.</p> <p>Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie i załączniki.</p>					
11.	12	[...]* i [...]* przez pełnomocnika: [...]*	<p>Zgłasza uwagi (...) kwestionując część ustaleń przyjętych w projekcie tego planu.</p> <p>A. Składając uwagi podnosi, że postanowienia projektu planu „Balice I” naruszają granice władztwa planistycznego Gminy Kraków, w szczególności poprzez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. uniemożliwienie korzystania z nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi poprzez: <ol style="list-style-type: none"> 1) uniemożliwienie zabudowy usługowej na nieruchomościach zlokalizowanych w projektowanym obszarze KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych (§28 projektu planu „Balice I”), gdy tymczasem tereny te w dotychczas obowiązującym do dnia 31 grudnia 2003 r. miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego były przeznaczone pod zabudowę usługową, 2) uniemożliwienie budowy obiektów tymczasowych na całym obszarze objętym postanowieniami projektu planu „Balice I” (§7 ust. 13 projektu planu „Balice I”), 2. uniemożliwienie prawidłowego korzystania z istniejących obiektów budowlanych w tym budynków i urządzeń budowlanych zlokalizowanych w projektowanym obszarze KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych poprzez ograniczenie możliwości wykonywania robót budowlanych w tych budynkach wyłącznie do dokonywania ich przebudowy, remontu i w minimalnym stopniu rozbudowy (§7 ust. 2 w zw. z §28 projektu planu „Balice I”) 		U.8 KDA.2	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt A.1, A.2, A.3, w pkt B.1, w części pkt B.2, w pkt B.3		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>3. wprowadzenie ograniczeń, o których mowa w pkt 1 i 2 przez czas bliżej nieokreślony, tj. do chwili wywłaszczenia nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi, na cele budowy Trasy Balickiej i związanej z tym przebudowy węzła autostradowego na autostradzie A4, którego termin nawet w przybliżeniu nie jest możliwy do określenia, gdyż:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nie jest określony żaden termin, w którym Gmina Kraków przystąpi do budowy Trasy Balickiej, 2) nie zostały dokonane wiążące uzgodnienia przez Gminę Kraków z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad co do rozwiązania dotyczącego połączenia Trasy Balickiej z autostradą A4, a w konsekwencji nie jest na obecnym etapie wiadomo czy: <ol style="list-style-type: none"> a) połączenie Trasy Balickiej z autostradą A4 nastąpi w miejscu obecnego węzła, b) jeżeli połączenie Trasy Balickiej z autostradą A4 nastąpi w miejscu obecnego węzła, nie jest wiadomo jakie rozwiązanie zostanie zaakceptowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, a zatem jaki w rzeczywistości teren będzie konieczny do realizacji przyjętego rozwiązania, a zatem nie można w tej chwili ustalić, czy nieruchomości których właścicielem jest składający uwagi będą w ogóle konieczne do realizacji tej inwestycji, 3) przy założeniu, że realizacja inwestycji nastąpi w perspektywie najbliższych 20 lat, nieruchomości objęte projektowanym obszarem KDA.2 – Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych staną się swoistego rodzaju „skansenem urbanistycznym” lub „zamrażarka nieruchomości” gdyż wykluczonym będzie dokonywanie na tych terenach jakichkolwiek inwestycji przez prywatnych właścicieli, gdy tymczasem umożliwienie realizacji inwestycji usługowych w perspektywie 10-20, może być przez przedsiębiorców uznane za opłacalne. <p>B. Zgłaszając uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. wnosi o ograniczenie rezerwy terenowej objętej postanowieniami planu KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych, o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy autostrada, do zakresu koniecznego dla realizacji Wariantu I.2 opisanego w wielowariantowej i wielobranżowej koncepcji budowy Trasy Balickiej opracowanej na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków przez firmę Voessing Polska Sp. z o.o., a także objęcie terenu pozostałego po ograniczeniu rezerwy terenowej objętej postanowieniami planu KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych, postanowieniami właściwymi dla Terenów zabudowy usługowej U.8, ewentualnie 2. wnosi o zmianę postanowień projektu planu „Balice I” poprzez wprowadzenie jako dopuszczalnego w obszarze KDA.2 - sposobu zagospodarowania nieruchomości, odpowiadającego postanowieniom dla Terenów zabudowy usługowej U.8, z dopuszczeniem stosowania dachów płaskich oraz przekryć łukowych. 3. ponadto wnosi o wykreślenia zakazu lokalizacji na terenie objętym projektem miejscowego planu Balice I, tymczasowych obiektów budowlanych, który został zawarty w §7 ust. 13 projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I”. <p>UZASADNIENIE</p> <p>I. Wnoszący uwagi jest właścicielem nieruchomości położonych w obszarze, oznaczonym w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I” symbolem KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych. Na nieruchomościach tych znajduje się parking samochodowy. (...)</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>Koncepcja przebudowy drogi wojewódzkiej 774 sporządzona na zlecenie ZDW w Krakowie, zakłada że droga wojewódzka nr 774 w okolicach lotniska Balice, zostanie przeniesiona na drugą stronę autostrady A4. Natomiast koncepcja budowy Trasy Balickiej, w zakresie jakim dotyczy nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi, przewiduje natomiast 3 warianty oraz 2 podwarianty (łącznie 5 możliwych rozwiązań), dla odcinka od parkingu P&R „Olszanica” do połączenia z autostradą A4:</p> <p>1) Wariant I - przewiduje lokalizację węzła w miejscu istniejącego węzła „Kraków Balice II” w 2 podwariantach: (...)</p> <p>2) Wariant II - przewiduje lokalizację węzła pomiędzy istniejącym węzłem „Kraków Balice II”, a ul. Olszanicką w podwariantach: (...)</p> <p>3) Wariant III - przewiduje lokalizację węzła typu „trąbka” na południe od ul. Olszanickiej.</p> <p>Biorąc pod uwagę zakres rezerwy terenowej zabezpieczonej w wyłożonym projekcie planu „Balice I”, Gmina Kraków zakłada możliwość realizacji budowy Trasy balickiej według wariantu I. Dla realizacji Wariantu II nie została bowiem przewidziana rezerwa terenowa konieczna dla budowy połączenia Trasy Balickiej z autostradą A4 w formie węzła typu „trąbka”. Co do Wariantu III - na podstawie projektu planu Balice I nie można ustalić, czy może on podlegać realizacji. Połączenie bowiem Trasy Balickiej z autostradą A4 wykracza poza obszar planu. Nie mniej jednak zakłada on identyczne rozwiązanie połączenia Trasy Balickiej z DW 774 jak w Wariacie II. Należy jednak podkreślić, że Wariant II oraz Wariant III są dla składającego obojętne – nie wkraczają one bowiem w nieruchomości stanowiące własność składającego uwagi. (...)</p> <p>Analiza wielowariantowej i wielobranżowej koncepcji budowy Trasy Balickiej w odniesieniu do Wariantu I.1 oraz Wariantu I.2 wykazuje na ogromne różnice między nimi, dotyczące w szczególności:</p> <p>1) powierzchni terenu, która jest potrzebna do ich realizacji. W Wariacie I.1 koniecznym jest zabezpieczenie znacznie większego obszaru niezbędnego do budowy Trasy Balickiej. W konsekwencji nieodzownym jest dokonanie wywłaszczenia większego obszaru, dokonania wyburzeń istniejących budynków i obiektów budowlanych, w tym także wyburzenia stacji benzynowej prowadzonej obecnie pod marką „Orlen”. Ze względu na to niezbędnym będzie dokonanie zapłaty odszkodowań w zdecydowanie większej wysokości, niż dla Wariantu I.2. Należy podkreślić, że wariant I.2 jest dla wnoszącego uwagi całkowicie obojętny gdyż nie wymaga wywłaszczenia stanowiących jego własność nieruchomości, a w szczególności wyburzenia istniejącej stacji benzynowej. (...)</p> <p>2) rozwiązań drogowych. W Wariacie I.1 koniecznym jest budowa wiaduktu nad autostradą, który stromo będzie opadał i prowadził do istniejącego ronda. (...). Zachodzi także pytanie, czy budowa wiaduktu w tym miejscu została uzgodniona z władzami lotniska - a zatem czy jest w ogóle dopuszczalna.</p> <p>3) niezbędnym zakresem przebudowy autostrady A4. (...). Zachodzi zatem pytanie, czy Wariant I.1 został zaakceptowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad i czy wedle stanowiska GDDKiA takie rozwiązanie jest w ogóle możliwe.</p> <p>II. W ocenie wnoszącego uwagi budowa Trasy Balickiej, której co do zasady wnoszący uwagi się nie sprzeciwia, i przyjęcie rozwiązania dla odcinka od parkingu P&R „Olszanica” do połączenia z autostradą A4 według Wariantu I.1 jest nieracjonalna. Jego realizacja, jeżeli w ogóle jest możliwa:</p> <p>1) jest nieporównywalnie kosztowniejsza, od Wariantu I.2., nie tylko pod względem kosztów samych obiektów inżynierskich ale także w szczególności uwzględniając koszty wynikające z wypłaty odszkodowań, za utratę wartości nieruchomości oraz koszty wywłaszczeń,</p> <p>2) nie poprawia układu komunikacyjnego z lotniskiem Balice w porównaniu z Wariantem I.2. W obu wariantach Trasa Balicka kończy się bowiem tym samym już istniejącym rondem</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>III. Odnosząc się do zakazu budowy obiektów tymczasowych na całym obszarze objętym projektem planu „Balice I”, z wyjątkiem niektórych rodzajów obiektów tymczasowych - jednak na czas nie dłuższy niż 60 dni, należy stwierdzić, że jest to rozwiązanie zupełnie niezrozumiałe. Ze względu na brak jakiegokolwiek uzasadnienia dla przyjętych w projekcie planu „Balice I” rozwiązań można się jedynie domyślać, że zakaz budowy obiektów tymczasowych jest podyktowany obawą lokalizowania różnego rodzaju mało estetycznych obiektów np. namiotów lub budek wykonanych z przyczep campingowych. W ocenie wnosząc go uwagi jest to podejście zupełnie nieuzasadnione i wywodzące się z okresu poprzednich dekad w szczególności lat 90 ubiegłego wieku. W chwili obecnej na rynku dominują różnego rodzaju obiekty kontenerowe cechujące się wysokim poziomem estetyki wykonania. Tego typu obiekty pozwalają zapewnić np: obsłudze parkingu samochodowego lub wypożyczalni samochodów odpowiednie miejsce do obsługi biurowej.</p> <p>IV. Przedmiotowe uwagi są wnoszone w konsekwencji przekroczenia przez Gminę Kraków, zawartymi w projekcie planu „Balice I” rozwiązaniami granic władztwa planistycznego. Realizacja władztwa planistycznego gminy powinna w założeniu stanowić wyraz zrównoważenia wartości interesu publicznego (optymalne wykorzystanie przestrzeni w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju) oraz interesu jednostki (ochrona własności jako materialnego fundamentu wolności jednostki).</p> <p>Nieproporcjonalność władczej ingerencji wyrażająca się w braku właściwego wyważenia powyższych wartości, które muszą być uwzględniane w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w nieracjonalności przyjętych rozwiązań, nadmiernie ingerujących w sferę praw jednostki, w braku należytego uzasadnienia dla władczej ingerencji, oznacza w ocenie składającego uwagi nadużycie przez Gminę Kraków przysługującego jej – z mocy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym - władztwa planistycznego.</p> <p>Realizacja władztwa planistycznego gminy powinna w założeniu stanowić wyraz ważenia określonych wartości. Z jednej strony występuje chroniona wartość interesu publicznego, wyrażającego się w konieczności zaspokajania przez gminę zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej w zakresie optymalnego wykorzystania przestrzeni, w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Z drugiej strony - z uwagi na możliwość bardzo daleko idących ingerencji w sferę jednostki - pojawia się konieczność ochrony interesu indywidualnego właściciela nieruchomości, którego postanowienia przyjętych rozwiązań planistycznych dotyczą. Akty planistyczne gminy mogą zatem ingerować w sferę własności jednostek, kształtując sposób wykonywania tego prawa, muszą jednak stanowić wyraz właściwego wyważenia kolidujących dóbr i wartości, poprzez wykazanie, że przyjęte rozwiązania są optymalne - uzasadnione interesem publicznym i nieingerujące ponad niezbędną konieczność w sferę prawną jednostki.</p> <p>W ocenie składającego uwagi realizacja władztwa planistycznego gminy powinna uwzględniać w szczególności następujące wartości:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) z jednej strony interes publiczny, wyrażający się w konieczności zaspokajania przez gminę zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej w zakresie optymalnego wykorzystania przestrzeni, w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju, 2) z drugiej strony interes prywatnych właścicieli nieruchomości - z uwagi na możliwość bardzo daleko idącej ingerencji w sferę własności prywatnej. <p>Trafnie ujął to Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 9.02.2010 r. (sygn. akt II OSK 1959/09), w którym stwierdził: „<i>Gmina to wspólnota mieszkańców, a jej zadaniem podstawowym jest zaspokajanie potrzeb tej wspólnoty (art. 166 ust. 1 Konstytucji RP). (...)</i>”</p> <p>Konieczność ważenia kolidujących wartości i interesów, wymusza limitowanie władztwa planistycznego gminy tak by w jak najmniejszym stopniu naruszone zostały prawa podmiotowe jednostek, w tym w szczególności prawo do zabudowy stanowiące emanację prawa własności. (...)</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>W odniesieniu do nieruchomości stanowiących własność wnoszącego uwagi doszło do niekorzystnego ukształtowania prawa do zabudowy nieruchomości – całkowicie wykluczono możliwość ich zabudowy – oczywiście z perspektywy składającego uwagi. Dopuszczenie bowiem możliwości realizacji wyłącznie inwestycji polegających na budowie dróg publicznych jest skierowane do organów władzy odpowiedzialnych za budowę dróg publicznych, a nie prywatnych właścicieli nieruchomości. Podkreślić przy tym należy, że projektowany plan „Balice I” w odniesieniu do nieruchomości składającego nie jest wyrazem realizacji konkretnego celu publicznego a stanowi jedynie zabezpieczenie terenu (rezerwę terenową) dla ewentualnych przyszłych rozwiązań, które nie zostały jeszcze sprecyzowane. Za takowe nie mogą być bowiem przyjęte rozwiązania wynikające z wielowariantowej koncepcji nie uzgodnione z zarządcami dróg, których dotyczą tj. Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie jak i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W istocie na obecnym etapie planistycznym Gmina Kraków nie ustaliła czy rozwiązania przejęte za podstawę decyzji planistycznych są w ogóle możliwe.</p> <p>Jak wskazuje NSA w wyroku z 31.05.2010 r. (sygn. akt II OSK 575/10), „W kompetencji do uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wyraża się samodzielność samorządu terytorialnego w rozwiązywaniu lokalnych zagadnień dotyczących zachowania ład przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o samorządzie gminnym (...).</p> <p>A zatem władztwo planistyczne nie jest i nie może być traktowane jako niczym nieograniczona ingerencja gminy w prawa właścicielskie. Ingerencja ta może się dokonywać wyłącznie na zasadzie poszanowania porządku prawnego i nie może prowadzić do nadużycia przysługujących gminie uprawnień. Tymczasem postanowienia projektu planu „Balice I”, pomijają prawa właścicielskie jednostek. Wprowadzając nieruchomości w stan swoistej hibernacji, na wypadek budowy w nieokreślonej przyszłości Trasy Balickiej według nieznanych na obecnym etapie rozwiązań drogowych.</p> <p>Należy zatem podkreślić, że obok wad planu, które są wynikiem naruszenia procedury jego uchwalenia bądź sprzeczności z przepisami odrębnymi wyznaczającymi treść jego postanowień, istnieją także takie wady, które naruszają inne kryteria oceny legalności uchwały rady gminy, w szczególności kryterium proporcjonalności ingerencji. Jak wskazuje bowiem Naczelny Sąd Administracyjny, sądowa kontrola aktów planistycznych sprowadza się zasadniczo do oceny, czy gmina, uchwalając zaskarżony akt, uczyniła to zgodnie z prawem, a zwłaszcza czy korzystając z przysługujących jej ustawowo uprawnień w zakresie kształtowania sposobu gospodarowania przestrzenią, uprawnień tych nie nadużyła. Akty planistyczne gminy muszą bowiem stanowić wyraz właściwego wyważenia kolidujących dóbr i wartości, poprzez wykazanie, że przyjęte rozwiązania są optymalne - uzasadnione interesem publicznym i nieingerujące ponad niezbędną konieczność w sferę prawną jednostki. W ocenie wnoszącego uwagi Gmina Kraków winna najpierw ustalić właściwy wariant dla realizacji inwestycji i dopiero po dokonaniu tych ustaleń, zabezpieczać tereny konieczne do realizacji przyjętego rozwiązania. Działania Gminy Kraków winny mieć zatem charakter realny, a nie wyłącznie potencjalny.</p> <p>Orzecznictwo obrazujące powyższy kierunek argumentacji jest bardzo bogate. Tylko przykładowo można przytoczyć kilka fragmentów uzasadnień wyroków sądów administracyjnych potwierdzających stanowisko składającego uwagi. W wyroku z 22.11.2012 r. (sygn. akt II OSK 840/12) Naczelny Sąd Administracyjny wskazał: „Poza regulacjami ustawodawstwa zwykłego, organy gminy przy stanowieniu treści aktu planistycznego muszą uwzględniać również normy konstytucyjne statuujące m.in. zasadę równości czy proporcjonalności. (...)”</p> <p>W kilku orzeczeniach wyrażono stanowisko, zgodnie z którym brzmienie przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jednoznacznie wskazuje, że interes publiczny nie uzyskał prymatu</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>pierwszeństwa w odniesieniu do interesu jednostki. Rozwiązania prawne przyjęte w ustawie opierają się na zasadzie równowagi interesu ogólnopublicznego, interesu gminy i interesu jednostki. (...) Organy planistyczne winne mieć na uwadze, że kreowanie poprzez plan - na szczeblu gminy - polityki przestrzennej niejednokrotnie wymaga rozstrzygnięcia konfliktów pomiędzy interesem indywidualnym a interesem gminy bądź pomiędzy sprzecznymi ze sobą interesami indywidualnymi. Plan zagospodarowania przestrzennego swoimi uregulowaniami niejednokrotnie wkracza bowiem w sferę praw rzeczowych właścicieli lub uprawnień innych podmiotów zainteresowanych przeznaczeniem terenu, ograniczając ich interesy. W trakcie rozwiązywania tych konfliktów uwzględniać należy zasady konstytucyjne, w tym ustanowioną w art. 2 zasadę demokratycznego państwa prawa oraz wyrażoną w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP zasadę proporcjonalności. W kontekście prawa własności zezwalają one na jego ograniczenie jedynie wówczas, gdy niezbędnie wymaga tego inne dobro chronione w postaci np. interesu publicznego lub prawa własności innych osób. W razie kolizji przyznawanie prymatu jednemu interesowi nad innym, wymaga natomiast każdorazowo porównania wartości chronionych z tymi, które w efekcie wprowadzanej regulacji mają ulec ograniczeniu. W konsekwencji uczynienie jednego z interesów nadrzędnym, zwłaszcza, gdy chodzi o konflikt w pełni równorzędnych interesów jednostek, z których jedna doznać ma ograniczenia, wymaga szczególnej rozwagi i rzetelnego uzasadnienia (Por. m.in. wyrok ...). W wyroku z 21.08.2012 r. (sygn. akt II OSK 1339/12) Naczelny Sąd Administracyjny stwierdził: „Ingerencja gminy w prawa właścicielskie jest możliwa, ale musi też uwzględniać proporcjonalnie wyważony interes publiczny z uprawnieniami właścicielskimi. (...)”</p> <p>Orzecznictwo konstytucyjne i literatura wskazują także na trzy składowe elementy zasady proporcjonalności ingerencji planistycznej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przydatność - nakazuje wybór środków pozwalających na skuteczną realizację celu, 2) konieczność (niezbędność) - nakazuje, aby spośród środków równie skutecznych wybrać ten, który jest najmniej uciążliwy dla jednostki, 3) proporcjonalność w sensie ścisłym - nakazuje, aby zastosowane środki pozostawały w proporcji do założonego celu. <p>Powyższe stanowisko znajduje odzwierciedlenie w orzecznictwie sądów administracyjnych akcentujących racjonalność i optymalność przyjętych rozwiązań planistycznych ingerujących w sferę chronionych dóbr i wolności jednostki.</p> <p>W wyroku z 19.06.2006 r. (sygn. akt II OSK 1404/05) Naczelny Sąd Administracyjny podkreślił, że władztwo planistyczne powinno być wykonywane racjonalnie poprzez wybieranie optymalnych w danej sytuacji rozwiązań i respektowanie uzasadnionych interesów prawnych obywateli.</p> <p>W licznych orzeczeniach wskazywano, że wynikająca z władztwa planistycznego gminy swoboda decydowania o przeznaczeniu i zagospodarowaniu terenu nie zaprzecza jednocześnie konieczności uwzględniania racjonalności w działaniu gminy w tym zakresie, realizującej się w przyjmowaniu finalnych, optymalnych rozwiązań planistycznych. Z kolei w wyroku z 9.02.2010 r. (II OSK 1959/09) Naczelny Sąd Administracyjny nawiązując do wymogu konieczności ingerencji, wskazał, że ograniczenie właścicieli w ich prawie własności uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas gdy inne rozwiązania, choć go szukano nie można było znaleźć. Nieprzestrzeganie tej reguły może bowiem prowadzić do nadużycia władztwa planistycznego.</p> <p>(...) W orzecznictwie pojawiają się również stwierdzenia uznające za nadużycie władztwa planistycznego rozwiązania „zamrażające” możliwość wykorzystania działki w określony sposób (na cele publiczne) na czas nieokreślony. Przykładowo, w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z 28.07.1998 r. za nadużycie władztwa uznano ustalenia planu miejscowego przewidujące trzy warianty przebiegu spornej drogi publicznej. Sąd wskazał, że w ten sposób w rezultacie ogranicza się sposób korzystania z wielu działek i to na czas bliżej nieokreślony, mimo iż korekta trasy będzie mogła być</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>realizowana według jednego wariantu, a nie trzech. Takie określenie sposobu przeznaczenia terenu nie może być uznane za działanie zgodne z prawem. Podobnie traktowano rozwiązania „warunkowo” rezerwujące pewne tereny pod realizację celów publicznych. Wskazywano, że przyjęte sformułowania o fakultatywnej realizacji celu publicznego uniemożliwiają zarówno zagospodarowanie nieruchomości przez właściciela, jak i żądanie jej wykupu na cele publiczne.</p> <p>W licznych orzeczeniach sądy podkreślają zatem rolę należytego uzasadnienia aktów planistycznych - wykazującego zachowanie właściwych proporcji i rozważenia wszystkich kolidujących racji. Brak należytego uzasadnienia wprowadzanych w planie miejscowym ograniczeń jest traktowany jako nadużycie władztwa planistycznego gminy.</p> <p>(...) Uzasadnienie uchwały powinno zawierać argumentację pozwalającą uznać, że gmina dołożyła należytej staranności w przestrzeganiu zasad obowiązujących przy podejmowaniu działań planistycznych, w tym rozważyła inne warianty zrealizowania zamierzenia planistycznego w ramach przyjętej koncepcji, albo że przyjęte rozwiązanie planistyczne, mimo konieczności dokonania ingerencji w sferę prawa własności, jest jedynym możliwym w danych warunkach (Por. wyroki NSA: ...).</p> <p>W orzecznictwie wskazuje się również na związek obowiązku uzasadniania aktów planistycznych z zasadami ochrony zaufania jednostki, jawności działań władzy publicznej i funkcjami sądowej kontroli administracji publicznej. (...) (Por. wyrok ...)</p> <p>Tylko wówczas można bowiem ocenić, czy przy uchwalaniu planu nie doszło do przekroczenia przysługującego gminie władztwa planistycznego i czy dostatecznie zostały wyważone interesy jednostek i interes publiczny.</p> <p>Podsumowując powyższe uwagi należy podkreślić, że wyłożony projekt planu „Balice I” jest niestety ogromnym rozczarowaniem składającego uwagi. Stanowi on wyraz bezpardonowej realizacji władztwa planistycznego Gminy Kraków, w którym nie uwzględnia się prawa własności przysługującego jednostce. Co więcej wprowadza się rozwiązania, co do których nie ma żadnej pewności, że będą kiedykolwiek realizowane, a jeżeli będą to nie określa się nawet przybliżonego terminu, w którym Trasa Balicka może powstać wprowadzając stan niepewności co do przyszłości przedsiębiorców prowadzących w chwili obecnej działalność gospodarczą w rejonie lotniska Balice.</p> <p>Z powyższych względów wniesienie uwag jest w pełni zasadne. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie i załączniki.</p>					
12.	13	[...]*	<p>Składa uwagę: Oznaczenie obszaru: Obszar U.1 w sąsiedztwie obszaru MN/U.2; Działka nr 355/10 obr. 53 Krowodrza ul. Olszanicka 160, Kraków</p> <p>1) Zwraca się z prośbą o przedłużenie pasa izolacyjnego zieleni określonego jako <i>strefy zieleni</i>, który jest na granicy obszarów U.1 i MN.2. Użytkuje dom mieszkalny na działce 355/10 przy ul. Olszanickiej 160 usytuowany w obszarze MN/U.2, który graniczy z terenem U.1 i zależy (...) na izolacji zielenią z racji bliskiej odległości działek usługowych oraz zjazdu z drogi KDG.1 od (...) nieruchomości.</p> <p>Na poparcie (...) wniosku załącza propozycje zawarte w Prognozie Oddziaływania na Środowisko do wyłożonego projektu planu propozycjami. Załącza fragment z rzeczonymi propozycjami: <u>„Balice I” – Prognoza oddziaływania na środowisko (str. 69, 70)</u> <u>„Ponadto, w celu ograniczenia niekorzystnych oddziaływań na środowisko proponuje się:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Zróżnicowanie przestrzenne (oddzielenie) terenów z istniejącą zabudową jednorodziną (MN/U.2-MN/U.4) od terenów zabudowy usługowej U.1, U.2), którą w obszarze opracowania cechują znaczne parametry jeśli chodzi o wysokość przy niskim minimalnym wskaźniku terenu biologicznie czynnego. Może się to zrealizować np. poprzez wyznaczenie terenów zieleni bądź stref zieleni na granicy wskazanych terenów; ustalenie</i> 	355/10 obr. K-53	MN/U.2 U.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1), w pkt 2), w pkt 4), w pkt 5), w części pkt 6), w pkt 7), w pkt 9), w pkt 13), w pkt 14), w pkt 15), w pkt 16), w pkt 17)		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p><i>nieprzekraczalnej linii zabudowy; bardziej znaczące obniżenie dopuszczanej maksymalnej wysokości zabudowy w strefie niższej zabudowy;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Poszerzenie obszarów stref zieleni, które zostały wyznaczone w projekcie planu na granicy z terenami MN.2 i MN.3; bardziej znaczące obniżenie dopuszczanej maksymalnej wysokości zabudowy w strefie niższej zabudowy wyznaczonej w sąsiednich terenach zabudowy usługowej oraz obniżenie maksymalnej wysokości zabudowy w terenie U.1;</i> • <i>Ustalenie wyższego minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego w terenach zabudowy usługowej;”</i> <p>Ponadto w nawiązaniu do tych samych propozycji z Prognozy Oddziaływania na Środowisko wnioskuję poza wytyczeniem <i>strefy zieleni</i> o zwiększenie ich szerokości oraz ustaleniem dla terenu U.1 wyższego minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego.</p> <p>Jeśli to możliwe bardzo proszę też o informację, czemu jest aż taka różnica między powierzchnią biologicznie czynną terenów usług (30%) a terenów domów jednorodzinnych (70%)?</p> <p>2) Odnośnie zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu, w tym zasad kształtowania krajobrazu. W §8 ust. 7 pkt 4 wymienia się zasady kształtowania <i>stref zieleni</i>.</p> <p>4) <i>wyznacza się strefy zieleni, których zasięg oznaczono na rysunku planu (w terenach: U.1-U.6, U.8, U.9), dla których: a) nakazuje się maksymalnie możliwą ochronę i/lub kształtowanie zieleni wysokiej</i></p> <p>W §8 ust. 7 pkt 4. lit. a nakazuje się maksymalnie możliwą ochronę i/lub kształtowanie zieleni wysokiej, co jest zapisem nie dość konkretnym. Co oznacza „maksymalna możliwa ochrona”?</p> <p>Tak samo niejednoznaczne jest użycie terminu „zieleni wysokiej” - czy drzewo z koroną na wys. 2m stanowi strefę izolacyjną od usług w sąsiedztwie, tym bardziej uciążliwych jak np. parkingów? Czy nie bardziej zasadne byłoby użycie w tym podpunkcie, zamiast niejednoznacznego terminu „zieleni wysokiej” - definicji <i>zieleni izolacyjnej</i> zawartej w tekście MPZP w §4.1?</p> <p>Zwraca się z prośbą o ujednoznaczenie zapisu, który będzie konkretnie chronił obszary zamieszkania przed potencjalną uciążliwością sąsiadujących terenów usług. Wnosi, żeby zapis pktu 4. był jednoznaczny, np. nakazuje się maksymalną możliwą ochronę przed – pyłami, spalinami, hałasem oraz zapewnienie funkcji maskujących poprzez nasadzenia zielenią izolacyjną.</p> <p>3) (...)</p> <p>4) Dodatkowo odnośnie §8 ust. 7 pkt 4. lit. a, który mówi: nakazuje się maksymalnie możliwą ochronę i/lub kształtowanie zieleni wysokiej. Budzi wątpliwości zapis i/lub – który pozostawia dowolność w wyborze rozwiązania. Alternatywa czy zastosować niejednoznaczną: „maksymalnie możliwą ochronę”, czy także niejednoznaczną: „zieleni wysoką”, mogą powodować ryzyko niedostatecznej ochrony oraz zastępowania zieleni innymi niewystarczającymi rozwiązaniami w tzw. <i>strefach zieleni</i>. Może warto by było zawrzeć w nakazie konkretne dopuszczalne rozwiązania, czyli np. nakazuje się maksymalną możliwą ochronę przed - pyłami, spalinami, hałasem oraz zapewnienie funkcji maskujących poprzez nasadzenia zielenią izolacyjną oraz dodatkowo stosowanie ogrodzeń pełnych (w przypadku lokalizacji usług uciążliwych, jak np. parkingi samochodowe wielostanowiskowe w sąsiedztwie obszarów mieszkalnych), a także stosowanie innych rozwiązań zapewniających maksymalną możliwą ochronę przed - pyłami, spalinami, hałasem oraz spełniających funkcje maskujące.</p> <p>5) Odnośnie - §8 ust. 7 pkt 4. lit. d: Czy dopuszczenia w lit. d nie wykluczają funkcji jaką mają spełniać <i>strefy zieleni</i>, czyli funkcji oddzielającej tereny usług od mieszkalnych?</p> <p>d) <i>dopuszcza się:</i> (...) - lokalizacji zjazdów z dróg publicznych;</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>Szczególnie podpunkt mówiący o lokalizacji zjazdów z dróg publicznych budzi wątpliwości, czy w <i>strefie zieleni</i> powinny znajdować się „zjazdy z dróg publicznych”? Rozumiem, że jest to dopuszczenie ze względu na przypadek braku możliwości zjazdu w innej lokalizacji niż w terenie oznaczonym jako <i>strefy zieleni</i>. Jednak nie należałoby zastrzec, że to dopuszczenie może być uznane tylko w przypadku, jeśli naprawdę nie ma innej możliwości zjazdu, czyli np.:</p> <p><i>d) dopuszcza się:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - lokalizację zjazdów z dróg publicznych, jeśli nie ma możliwości poprowadzenia zjazdu poza obszarem strefy zieleni (dopuszczenie dotyczy stref zieleni wzdłuż dróg publicznych, nie tych separujących tereny mieszkaniowe od usługowych) <p>6) Kolejny zapis, który budzi wątpliwości to §8 ust. 11 pkt 4. – (...), wewnątrz sprzeczny, a odnoszący się do całości terenu objętego planem:</p> <p><i>11. Zakaz lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, z wyjątkiem następujących rodzajów przedsięwzięć:</i></p> <p><i>4) garaże i parkingi samochodowe wraz z towarzyszącą im infrastrukturą;</i></p> <p>(...) występowanie usług uciążliwych jak np. produkcja przemysłowa, hangary przeladunkowe czy parkingi wielostanowiskowe powinny być wyszczególnione i konkretnie dopuszczone lub zabronione w nawiązaniu do poszczególnych terenów usługowych. Teren usług U.1 znajduje się w otoczeniu zabudowy jednorodzinnej, wnosi o dopuszczenie w tym terenie jedynie usług niskiej uciążliwości oraz nie degradujących terenu i środowiska. Aktualnie obszar ten zajmują pola uprawne, znaczne utwardzenie terenu czy obiekty wielkopowierzchniowe to także spora ingerencja w lokalny krajobraz, zmiana stosunków wodnych oraz gorsze wsiąkanie wody w przypadku znacznych powierzchni utwardzonych. A trzeba zwrócić uwagę, że teren U1 znajdują się wyżej niż obiekty mieszkalne MN.2. i MN/U.2.</p> <p>Owszem jest zapis mówiący o podstawowym przeznaczeniu terenu U1 z to §18 ust. 1:</p> <p><i>Wyznacza się Teren zabudowy usługowej, oznaczony symbolem U.1, o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami usługowymi z zakresu: administracji, funkcji biurowych, funkcji szkoleniowo-konferencyjnych, gastronomii, handlu, kultury, nauki.</i></p> <p>Jednak w §4 ust. 1 pkt 3. jest mowa o:</p> <p><i>przeznaczeniu podstawowym - należy przez to rozumieć rodzaj przeznaczenia terenu, który został ustalony planem jako jedyny lub przeważający na danym terenie, wyznaczonym liniami rozgraniczającymi;</i></p> <p>Zatem jeszcze raz prosi o skonkretyzowanie w terenie usług niedopuszczalnych, uciążliwych wymienionych wcześniej w tej uwadze. Zapis o podstawowym przeznaczeniu nie daje pewności o braku w tym terenie usług uciążliwych dla mieszkańców domów jednorodzinnych, a jedynie że nie będzie ich na przeważającym terenie.</p> <p>7) Odnośnie §18 ust. 1 pkt 2</p> <p>możliwość lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielne obiekty budowlane;</p> <p>wnosi o wykreślenie dopuszczenia garaży podziemnych w obszarze U.1 z racji wysokiego poziomu wód gruntowych, garaże podziemne przyczynią się do pogorszenia sytuacji.</p> <p>8) (...)</p> <p>9) W dalszym ciągu odnośnie prognozy oddziaływania na środowisko do wyłożonego projektu planu. W nawiązaniu do fragmentów prognozy zacytowanych poniżej:</p> <p><i>„Balice I” – Prognoza oddziaływania na środowisko (str. 59)</i></p> <p><i>„Na części obszaru opracowania pozostającej w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasem od dróg funkcjonuje obecnie zabudowa mieszkaniowa, a plan pozostawia tę funkcję, jak również daje możliwość wprowadzenia nowej</i></p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>zabudowy mieszkaniowej lub usługowej. Dotyczy to terenów położonych w sąsiedztwie autostrady, w obrębie których projekt planu wyznacza tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej (MN/U) lub teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN). Przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu, podobnie jak występują obecnie, będą występowały i w przyszłości, jednakże zasięg oddziaływania może ulec zmniejszeniu poprzez „ekranowanie” zabudową usługową mogącą powstać wzdłuż autostrady oraz wskutek realizacji zieleni izolacyjnej. Zabudowa taka z jednej strony stanowi swego rodzaju „osłonę”</p> <p>wnioskuje w terenie U.1 o nakaz sytuowania obiektów budowlanych, które przyczynią się do izolacji akustycznej dla terenów MN2 oraz MN/U.2. Sytuowanie w tym terenie np. parkingów nie przyczyni się do redukcji hałasu, inaczej byłoby w przypadku sytuowania odpowiednich budynków usług nieuciążliwych.</p> <p>11) (...) 12) (...)</p> <p>13) Czy jest szansa na wydzielenie planistyczne jakiegoś miejsca publicznego jak plac zabaw czy park kieszonkowy? Mieszkańcom osiedla bardzo brakuje takiego miejsca. Np. działka nr 349/7 należy do Skarbu Państwa, czy po odpowiedniej izolacji od drogi, nie można by jej wyznaczyć w planie pod cele przestrzeni publicznej?</p> <p>14) Wnioskuje w obszarze domów jednorodzinnych MN.1-MN.3 oraz MN/U.1-MN/U.4 o zwiększenie dopuszczalnej wysokości budynków gospodarczych, garaży do 6m, czyli analogicznie jak to jest w planie miejscowym gminy Liszki dla obszaru bezpośrednio sąsiadującego z osiedlem Bory Olszanieckie (czyli 7MN2 w MPZP dla Liszek). W budynkach gminy Zabierzów bezpośrednio stykających się z obszarami MN dopuszczalne jest nawet 7m wysokości (16MNU dla Zabierzowa). (Właściwie te obszary różnych gmin stanowią 1 osiedle).</p> <p>Fragmenty przytaczanych planów miejscowych gmin: <u>Uchwała* nr XXIX/416/2021 Rady Gminy Liszki z dnia 28 czerwca 2021 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Cholerzyn - obszar 1:</u> §37.1. Wyznacza się Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, oznaczone na Rysunku planu symbolem 1-12MN1, 1-13MN2. (...) 4. W terenach wymienionych w ust. 1 ustala się następujące zasady zagospodarowania terenu: (...) 2) wysokość zabudowy: b) dla garaży - nie może przekraczać 7,0m, c) dla pozostałych budynków - nie może przekraczać 9,0m, d) dla innych obiektów budowlanych - nie określa się, <u>Uchwała nr XXIII/168/12 Rady Gminy Zabierzów z dnia 15 czerwca 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectw Balice, Rząska, Szczyglice w Gminie Zabierzów:</u> <u>Wyznacza się Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej (1MNU-41MNU, 43MNU-47MNU). (...)</u> 10). wysokość zabudowy nie może przekraczać, z zastrzeżeniem §23 ust. 10: (...) c) 6m – dla budynków gospodarczych i garażowych;</p> <p>15) Prosi o wyznaczenie stref zieleni wzdłuż ul. Olszanieckiej analogicznie jak w przypadku drogi klasy zbiorczej KDZ.1 na północy od osiedla Bory Olszanieckie, w planie przewiduje się ul. Olszaniecką jako drogę klasy głównej KDG.1, także tym bardziej na tym odcinku wydaje się to uzasadnione, jeśli strefy zieleni planuje się przy drodze klasy zbiorczej.</p> <p>16) Czy zgodnie z zapisami wyłożonego planu miejscowego w przypadku dobudowania do istniejącego budynku - drugiego nowego budynku</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>w zabudowie bliźniaczej na obszarach MN, można będzie wybudować nowy budynek bliźniak niższy od istniejącego budynku czy trzeba będzie się z nim zrównać? Bardzo proszę o zapis, że jeśli projektowany w zabudowie bliźniaczej jest nowy lub rozbudowywany jest istniejący budynek w zabudowie bliźniaczej, to istnieje możliwość nie stosowania się do maksymalnej 9-metrowej wysokości zabudowy dla terenu MN, ale dopuszczalne jest w takiej sytuacji zrównanie się z istniejącym już budynkiem bliźniakiem.</p> <p>17) Odnośnie poprowadzenia drogi wojewódzkiej w obszarze KDG.1, zdaje sobie sprawę, że jest to pytanie do Zarządu Dróg Wojewódzkich i innych. Jednak czy z punktu widzenia planowania przestrzennego i ochrony mieszkańców Krakowa, którzy mieszkają na terenie Borów Olszanickich od kilkudziesięciu lat, proszę o odpowiedź czy kierunkiem rozwoju Krakowa lub Małopolski jest prowadzenie dróg wojewódzkich przez tereny zamieszkałe? Do tego w przypadku, gdy są możliwości innych, lecz pewnie trudniejszych do wykonania rozwiązań. Nie lepiej by było poprowadzić tej drogi np. przez łąki i tereny usług, jak na załączonym rysunku.</p> <p>Tym bardziej, że nowy układ drogowy przechodzący nad autostradą jest chyba planowany w okolicy i włączenie drogi wojewódzkiej w ten układ i puszczenie DW774 nad lub pod autostradą w kierunku gminy Liszki byłoby możliwe po jego modyfikacjach.</p> <p>Uwaga zawiera materiał graficzny.</p>					
13.	14	[...]*	<p>Składa uwagę: Oznaczenie obszaru: Obszar drogi KDD1 w sąsiedztwie obszaru MN.2, MN/U.2, Działka nr 355/3, obr. 53 Krowodrza, ul. Na Borach 6, Kraków Bardzo prosi o przesunięcie obszaru drogi KDD.1 na ulicy Na Borach w taki sposób, żeby na całej długości nachodził po równo na działki właścicieli z obszarów MN.1 i MN.2, tak jak to zachodzi w północnym fragmencie ulicy Na Borach na odcinku od styku ulicy Amazonek z ulicą Na Borach w kierunku ulicy Olszanickiej. W miarę zbliżania się do ulicy Olszanickiej obszar drogi zajmuje więcej obszaru działek z MN.2 niż z MN.1.</p>	355/3 obr. K-53	KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi		
14.	15	[...]* [...]*	<p>Składa uwagi: I. W zakresie działek o nr 175/2 i 153/ 11 z obrębu 0053 Kraków-Krowodrza. 1) Spółka wnosi o uzupełnienie par. 20 ust. 2 projektu uchwały poprzez wyraźne dopuszczenie w terenie U.8 realizacji naziemnych parkingów wielostanowiskowych tj. parkingów powyżej 10 stanowisk postojowych jako samodzielnych obiektów budowlanych, 2) Spółka wnosi o rozszerzenie w terenie U.8 nieprzekraczalnych linii zabudowy tak, aby całość działek o nr 175/2 i 153/11 z obrębu 0053 Kraków-Krowodrza znalazła się w granicach linii nieprzekraczalnej zabudowy. Obecny kształt i zasięg wyznaczonych linii nieprzekraczalnej zabudowy w sposób nieuzasadniony wyłącza z zabudowy kubaturowej południowo-wschodnią część działki 175/2 oraz południowo-zachodnią i południowo-wschodnią część działki 153/11 co nie znajduje żadnego uzasadnienia faktycznego i prawnego.</p> <p>II. W zakresie działek o nr 159/6 i 468/8 z obrębu 0053 Kraków-Krowodrza. 1) Spółka wnosi o zmianę przebiegu głównej trasy rowerowej układu miejskiego poprzez przesunięcie jej bliżej północnej granicy działek ujętych w terenie UL.2, 2) Spółka wnosi o uzupełnienie par. 21 ust. 1 projektu uchwały poprzez wyraźne dopuszczenie w terenie UL.2 realizacji naziemnych parkingów wielostanowiskowych tj. parkingów powyżej 10 stanowisk postojowych jako samodzielnych obiektów budowlanych, 3) Spółka wnosi o rozszerzenie w terenie UL.2 nieprzekraczalnych linii zabudowy tak, aby całość działek o nr 159/6 i 468/8 z obrębu 0053 Kraków-Krowodrza znalazła się w granicach linii nieprzekraczalnej zabudowy. Obecny kształt i zasięg wyznaczonych linii nieprzekraczalnej zabudowy w sposób nieuzasadniony wyłącza z zabudowy kubaturowej w/w działki co nie znajduje żadnego uzasadnienia faktycznego i prawnego (...)</p>	175/2, 153/11 159/6, 468/8 obr. K-53	U.8 UL.2	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części pkt I.1), w pkt I.2), w pkt II.1), w części pkt II.2), w pkt II.3)		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
15.	16	[...]*	<p>Składa uwagę: Oznaczenie obszaru: dz. nr 359/3 obr. 53 Krowodrza, Kraków (w projekcie planu obszar U.1)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wnosi o dopuszczenie zabudowy usługowej z rozszerzeniem możliwości podstawowego przeznaczenia o funkcje zamieszkania zbiorowego w tym hoteli- w planie znajdują się obszary, gdzie dopuszczona jest ww. zabudowa zamieszkania zbiorowego. Dodatkowo tego typu usługa na danym obszarze nie spowoduje uciążliwości typu hałas, drgania czy inne niekomfortowe czynniki dla istniejących gospodarstw domowych w okolicy, 2. Wnosi o dopuszczenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej- teren inwestycji sąsiaduje z terenami, gdzie znajdują się budynki mieszkalne, jednorodzinne, jednocześnie nie znajduje się bezpośrednio przy autostradzie co wpływałoby niekorzystnie na użytkowników. Dopuszczenie budowy obiektów mieszkalnych, jednorodzinnych uzupełniłoby istniejącą tkankę obiektów znajdującą się wokół obiektu. 3. Wnosi o dopuszczenie aby miejsca postojowe były realizowane również jako naziemne bez ustanowienia limitu procentowego dot. ilości tych miejsc- dotychczasowy zapis dotyczący realizowania miejsc postojowych jako podziemne lub garaże wielostanowiskowe, z dopuszczeniem realizacji miejsc naziemnych w bilansie 10% wszystkich miejsc postojowych na terenie inwestycji, jest rozwiązaniem generującym dodatkowe zabiegi projektowe, które oprócz generowania wysokich kosztów inwestycji mogą wpłynąć niekorzystnie na okolice. Potrzeba budowy garażu dla większej ilości miejsc wymusi zaprojektowanie, albo garażu podziemnego, albo dodatkowej budowli generującej kubaturę, ale nie wnoszącej dodatkowych walorów architektonicznych do obszaru, dla którego jest uchwalany Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego. Dodatkowo tworzenie garażu podziemnego może uniemożliwić spełnienie zapisu dotyczącego nakazu realizacji komponowanej zieleni na gruncie o powierzchni nie mniejszej niż 50% z wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego. Działka inwestycji jest terenem w przypadku realizowania parkingu podziemnego, aby był funkcjonalny i spełniający istniejące przepisy, musiałyby wychodzić znacząco poza obris projektowanego budynku, co zmniejszyłoby znacząco teren biologicznie czynny realizowany na gruncie (zieleni byłaby realizowana na stropie garażu podziemnego). 4. Wnosi o zwiększenie wskaźnika intensywności zabudowy do 3,4 - wskaźnik określony w planie w granicach 0,1-2,4 jest niewystarczający dla inwestycji, Biorąc pod uwagę, iż aktualne zapisy w projekcie planu mówią o miejscach postojowych realizowanych w większości w garażach naziemnych bądź podziemnych, to pierwsze z tych rozwiązań wymusza budowę dodatkowego obiektu, który nie związany jest z przeznaczeniem podstawowym działki jednocześnie generując zwiększenie powierzchni zabudowy, a co się z tym łączy: wskaźnika zabudowy. 5. Wnosi o zmniejszenie minimalnej powierzchni biologicznie czynnej do 20% dla planowanej inwestycji- teren inwestycji posiada wyznaczoną strefę zieleni. Działka inwestycji posiada kształt długiego, wąskiego prostokąta. Przy projektowaniu budynków należy zapewnić im odpowiednia infrastrukturę techniczną w tym drogi o odpowiednich parametrach. Mała szerokość działki sprawia, iż powstanie budynku i komunikacji wewnętrznej znacznie zawęży obszar, który mógłby być wykorzystany i liczony jako tereny zielone. (...) <p>Uwaga zawiera załączniki.</p>	359/3 obr. K-53	U.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi		
16.	17	[...]*	<p>Składa uwagę: Oznaczenie obszaru: Działki nr 233/4, 232/4, 236 obręb nr 53 Kraków Krowodrza</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Postuluje skorygowanie zapisu §20 ust. 1 poprzez wykreślenie zapisu „w tym przemyśle wysokich technologii” lub zastąpienie go zapisem „oraz 	233/4, 232/4, 236 obr. K-53	U.4	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części pkt 1,		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p><i>przemysłu wysokich technologii</i>” po wcześniejszym zdefiniowaniu pojęcia „<i>przemysł wysokich technologii</i>” w §4 ust. 1.</p> <p>Uzasadnienie: W §20 ust. 1, przy określaniu podstawowego przeznaczenia terenu użyte zostało pojęcie „przemysłu wysokich technologii”. Pojęcie takie jest raczej kalką z języka angielskiego, w języku polskim nie jest jednoznaczne, tym samym wprowadza już na wstępie uznaniowość w ocenie zamierzenia inwestycyjnego. Nie ma bowiem jednoznacznej definicji klasyfikującej rodzaje przemysłu pod kątem zaliczenia ich do „przemysłu wysokich technologii” lub przemysłu nie zaliczającego się do tej kategorii.</p> <p>Odrębnym problemem jest to, że proponowany zapis skonstruowany jest w sposób sprzeczny z logiką - należy bowiem zapytać, czy wprowadzenie takiego zapisu oznacza, że przemysł, w tym przemysł wysokich technologii nie zalicza się do usług? Jeżeli nie zalicza się do usług, to sformułowanie „<i>pod zabudowę budynkami usługowymi, w tym przemysłu wysokich technologii</i>” jest wewnętrznie sprzeczne. Jeżeli natomiast „przemysł wysokich technologii” zalicza się do usług, to jaki jest cel wskazania go ponownie, skoro został już wskazany w szerszym kontekście, jako usługi, których jest częścią? W tym drugim przypadku należy także zapytać, czy przemysł nie zaliczający się do „wysokich technologii” również zalicza się do usług? Jeżeli nie, to według jakich kryteriów nastąpi zaliczenie danego rodzaju przemysłu do „wysokich technologii”?</p> <p>Należy wziąć pod uwagę, że tworzony plan zagospodarowania przestrzennego ma stać się aktem prawa miejscowego. Zapisy planu, jako przepisy prawa miejscowego muszą być konkretne. Ich spełnienie jest bowiem obowiązkiem, a przy wydawaniu decyzji administracyjnej, jaką jest np. pozwolenie na budowę. Dlatego plan zagospodarowania przestrzennego powinien posługiwać się wyłącznie pojęciami zdefiniowanymi w nim, pojęciami zdefiniowanymi w odrębnych przepisach prawa, lub pojęciami o znaczeniu ugruntowanym w orzecznictwie.</p> <p>2. Postuluje wykreślenie §20 ust. 2 pkt 1).</p> <p>Uzasadnienie: W §20 ust. 2 pkt 1) zamieszczony został zapis nakazujący „<i>lokalizację budynków w sposób zgodny z zasadami aerodynamiki - optymalizujących intensywność przewietrzania i poprawiających parametry środowiska w tym zakresie</i>”. Jest to zapis absolutnie nieprecyzyjny, który w efekcie spowoduje niewyobrażalny bałagan w zakresie procedur administracyjno-budowlanych. Czy w Wydziale Architektury Urzędu Miasta Krakowa jest zatrudniony specjalista o specjalności „aerodynamika”, potrafiący ocenić czy budynek zlokalizowany jest zgodnie z zasadami aerodynamiki? Sprawdzenie, czy „<i>budynek zlokalizowany jest w sposób zgodny z zasadami aerodynamiki - optymalizujących intensywność przewietrzania i poprawiających parametry środowiska w tym zakresie</i>” będzie bowiem obowiązkiem organu wydającego decyzję. Jeżeli brak jest przepisów, zasad, lub orzecznictwa w tym zakresie, to jest to zapis niemożliwy do spełnienia; nie ma bowiem żadnej podstawy do wskazania obiektywnych kryteriów, jakie należy spełnić, aby projekt uznany został za „<i>optymalizujący intensywność przewietrzania</i>”.</p> <p>Plan zagospodarowania przestrzennego nie powinien, nie może wręcz, wprowadzać obowiązku spełnienia kryteriów, które ani w tym planie, ani w przepisach odrębnych, ani w normach, ani w orzecznictwie nie zostały określone. Parametry takie jak wysokość budynków, maksymalna powierzchnia zabudowy - są standardowo w planie określane - taka sytuacja jest klarowna zarówno dla inwestora, jak i organu administracji architektoniczno-budowlanej. Nie ma natomiast ani w projekcie planu, ani w żadnej ustawie, bądź normie, kryteriów, pozwalających na uznanie lokalizacji budynku za „<i>optymalną pod względem przewietrzania i poprawiającą parametry środowiska w tym zakresie</i>”.</p> <p>Ponadto nie sprecyzowano w projekcie planu, jakie parametry środowiska mają ulec poprawie w wyniku lokalizacji budynku. Jaka jest wyjściowa wartość tych parametrów i jak należy obliczyć ich wartość z uwzględnieniem planowanej</p>			<p>w pkt 2, w pkt 4, w pkt 5, w pkt 6</p>		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>zabudowy? Czy obowiązek udowodnienia, że lokalizacja budynku poprawia „parametry środowiska” spoczywał będzie na inwestorze? Należy także zapytać, czy w przypadku składania projektów wymagana będzie opinia rzeczoznawcy z zakresu aerodynamiki? W związku z tym, że ani pojęcie <i>optymalizacji pod względem aerodynamicznym</i>, ani <i>parametry środowiska</i>, które miałyby ulec poprawie w wyniku zlokalizowania budynku nie zostały zdefiniowane w projekcie uchwały, a równocześnie brak jest przepisów odrębnych, o których mowa jest w §4 pkt. 2, należy też zauważyć, że w konsekwencji sprawia to, że §4 pkt 2 jest błędny - ponieważ zawiera nieprawdziwą informację - nie można bowiem rozumieć wskazanych pojęć zgodnie z ich definicjami zawartymi w przepisach odrębnych, skoro takie definicje (tzn. „<i>optymalny pod względem aerodynamicznym</i>” lub „<i>parametry środowiska</i>”) w żadnych przepisach nie istnieją. Wnosi o wykreślenie tego bezprecedensowego i zbędnego zapisu, wprowadzającego do procedury administracyjno-budowlanej konieczność spełnienia pozaustawowego, niezdefiniowanego kryterium, lub o podanie podstawy prawnej takiego zapisu.</p> <p>3. (...)</p> <p>4. Postuluje w §13 pkt 9 ppkt 3): zwiększyć dopuszczenie naziemnych miejsc parkingowych (postojowych) naziemnych z 10% do 50%. Uzasadnienie: wybudowanie 90% miejsc parkingowych podziemnych jest kompletnie nieopłacalne w tym rejonie, taki zapis spowoduje zablokowanie jakichkolwiek inwestycji w tym rejonie.</p> <p>5. Postuluje w §20 pkt 2 dopisać ppkt 7) o treści: „możliwość lokalizacji budynków bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką.” Uzasadnienie: teren objęty mpzp składa się z kilkuset wąskich działek ewidencyjnych, które można sukcesywnie zabudowywać z dużą planowaną intensywnością tylko wówczas, gdy plan umożliwi zabudowę w granicy działek. Brak takiego zapisu na wiele lat zablokuje inwestycje w rejonie lotniska i „zakonserwuje” te tereny jako nieużytki. Brak zapisu w planie o możliwości zabudowy w granicy działek zmusi właścicieli i inwestorów planujących nowe budynki w granicy działek do występowania do właściwego ministra o zgodę na odstępstwo, co byłoby zbędne w przypadku wprowadzenia proponowanego zapisu do mpzp. Proponowany zapis jest już wprowadzony przez Gminę Miasta Krakowa w wielu obowiązujących planach z.p., co znacznie poprawiło zagospodarowanie tych terenów, które są bardzo rozdrobnione z dużą ilością działek ewidencyjnych.</p> <p>6. Postuluje w §8 punkt 7 podpunkt 4) wykreślenie litery c) lub dopuszczenie możliwości lokalizowania w strefie zieleni parkingów zielonych.</p>					
17.	18	[...]* [...]* [...]*	<p>Składa uwagi: Zwracają uwagę, że Art. 46 ust. 1 ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Megaustawa) wskazuje, że mpzp nie może ustanawiać zakazów, a przyjmowane w nim rozwiązania nie mogą uniemożliwiać lokalizowania inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, jeżeli taka inwestycja jest zgodna z przepisami odrębnymi. Ustawodawca zezwolił zatem, aby zasada władztwa planistycznego gminy doznawała pewnych ograniczeń przy ustalaniu zasad dotyczących lokalizowania określonego rodzaju inwestycji celu publicznego.</p> <p>Projekt uchwały jest częściowo sprzeczny z regulacjami Megaustawy, gdyż §7 ust. 12 pkt 2-3) tylko pozornie zezwalają na lokalizację inwestycji telekomunikacyjnych z zakresu łączności mobilnej na terenie planu. Ponieważ plan wprowadza zakaz lokalizowania wolnostojących masztów antenowych na</p>	obszar planu		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>całym obszarze za wyjątkiem terenów KK.1-KK.3, to jest terenów kolejowych, po których bieżą tory kolejowe oraz trakcja kolejowa, to uznać należy, że nie ma technicznych możliwości zlokalizowania na nich masztów wolnostojących (z reguły większych/wyższych konstrukcji). Tym bardziej jest to niemożliwe, że stosownie do §7 ust. 12 pkt 4) projektu infrastruktura telekomunikacyjna nie może negatywnie oddziaływać na urządzenia radiołączności kolejowej bądź urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Tym samym – pomimo, że obszar planu jest zabudowany w niskim stopniu, a większość terenu to niezagospodarowane ziemie, bądź parkingi na potrzeby klientów pobliskiego lotniska Kraków-Balice – plan nie zezwala na zlokalizowanie wolnostojących masztów na całym obszarze.</p> <p>Iluzoryczne, z punktu widzenia praktycznych możliwości zlokalizowania infrastruktury z zakresu łączności publicznej (anteny, stacje bazowe, maszty), jest także postanowienie §7 ust. 12 pkt 3) projektu, zgodnie z którym lokalizacja jest dozwolona na obiektach budowlanych w terenach U.1-U.9 oraz UL.1 i UL.2. Wskazać należy, że na wymienionych terenach niemal w ogóle nie ma żadnych obiektów budowlanych (jednocześnie nie można na tych terenach lokalizować wolnostojących masztów antenowych) – są to albo niezagospodarowane ziemie, albo prywatne, komercyjne parkingi na potrzeby klientów lotniska. Natomiast tereny z zabudową jednorodzinną są całkowicie wyłączone z możliwości lokalizacji inwestycji z zakresu łączności publicznej – choć Megaustawa nie zakazuje lokalizacji na takich terenach. W konsekwencji pomimo zapisów planu pozornie zezwalających na lokalizowanie inwestycji telekomunikacyjnych (mobilnych), w praktyce na całym terenie mpzp jest to niemożliwe albo niemal całkowicie technicznie utrudnione ponad racjonalną i efektywną miarę.</p> <p>W dalszej kolejności podkreślamy, że postanowienie, zgodnie z którym infrastruktura telekomunikacyjna nie może powodować zakłóceń lub negatywnego oddziaływania na urządzenia radiołączności kolejowej bądź urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz nie może negatywnie oddziaływać na pracę lotniczych urządzeń naziemnych (LUN) i powodować zakłóceń ich użytecznych sygnałów w przestrzeni, jest postanowieniem zbędnym i blankietowym z punktu widzenia ustalania zasad lokalizowania takiej infrastruktury. Oczywiście jest, że żadna infrastruktura techniczna nie może negatywnie oddziaływać na pracę innych urządzeń, przy czym ustalenie wzajemnych relacji pracy takich urządzeń nie mieści się w zakresie władztwa planistycznego gminy i pozostaje poza zakresem wiedzy i kognicji urzędników w sprawach dotyczących lokalizowania infrastruktury technicznej. Z tego względu postanowienie §7 ust. 12 pkt 4) projektu ma znaczenie jedynie hasłowe, ale nie statuuje żadnych zasad, których dotrzymanie mogłoby być choćby hipotetycznie sprawdzone przez organy administracji publicznej wydające decyzje architektoniczno-budowlane.</p> <p>Niezrozumiałe, nadmierowe, niedopuszczalne i niezgodne z art. 46 Megaustawy jest opisowe określenie zasady obsługi obszaru w zakresie infrastruktury technicznej (§12 ust. 1 pkt 5) – zarówno telekomunikacyjnej, jak i elektroenergetycznej. Plan nakazuje, aby lokalizacja obiektów i urządzeń budowlanych z zakresu elektroenergetyki i telekomunikacji następowała z nakazem uwzględniania ochrony zdrowia ludności przed oddziaływaniem (promieniowaniem) pól elektromagnetycznych, przy czym nie wyjaśnia co pod pojęciem tego nakazu się mieści. Ochrona zdrowia ludności przed oddziaływaniem pól elektromagnetycznych stanowi domenę przepisów bezwzględnie obowiązujących z zakresu ochrony środowiska. Nie są to przepisy lokalne, tworzone przez samorządy, ale ustawy i rozporządzenia, które obowiązują wszystkich adresatów zawartych w nich norm. W szczególności zastosowanie mają art. 121 i 122 ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz wydane na podstawie delegacji ustawowej z art. 122 PoŚ dwa rozporządzenia wykonawcze – Rozporządzenie z dnia 17 grudnia 2019 r. Ministra Zdrowia w sprawie dopuszczalnych poziomów pól</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>elektroenergetycznych w środowisku (Dz. U. z 2019 r., poz. 2448) i Rozporządzenie z dnia 17 lutego 2020 r. Ministra Klimatu w sprawie sposobów sprawdzania dotrzymania dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz.U. z 2020 r., poz. 258 ze zm.).</p> <p>Skoro zatem przepisy rangi ustawowej i akty wykonawcze (rozporządzenia) regulują daną materię w sposób bezwzględnie obowiązujący, to brak jest przesłanek, aby w akcie prawa miejscowego ustalać niejasne i nie wiadomo do czego się odnoszące zasady związane z tą tematyką. Nie wiadomo bowiem, czy przedmiotowe regulacje Uchwały to nic innego jak hasłowe i zbędne przypomnienie – w odniesieniu jedynie do instalacji telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych – o konieczności przestrzegania przepisów ustawowych z zakresu ochrony środowiska, w tym przypadku ochrony przed promieniowaniem elektromagnetycznym, czy też jest to norma, która zezwoli organom administracji publicznej na dowolne, uznaniowe i pozbawione podstaw prawnych żądanie dostosowania instalacji telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych do wymagań wykraczających poza normy i limity ustalone przez ustawodawcę, ale w ramach „uwzględniania ochrony zdrowia mieszkańców”.</p>					
18.	19	[...]* [...]*	<p>Składają następującą uwagę: Dla punktu 2 §9 należy zmienić zapis: „Prowadzenie robót ziemnych przy stanowisku archeologicznym należy prowadzić zgodnie z przepisami odrębnymi.” Na „Prowadzenie robót ziemnych na terenie objętym planem wymaga uzyskania zgody Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków zgodnie z odrębnymi przepisami” Uzasadnienie: Ustalając w podpunkcie 2 punktu 1 §9 Projektu Planu strefę nadzoru archeologicznego dla całego obszaru planu domyślnie wprowadza się obowiązek prowadzenia badań archeologicznych w formie nadzoru prac ziemnych dla całości terenu objętego planem. W związku z powyższym teren planu określany jest jako teren, na którym występują zabytki archeologiczne, czyli zgodnie z art. 31 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tekst jednolity z dnia 23 marca 2022, Dz. U. 2022 poz. 840) osoba fizyczna lub prawna ma obowiązek pokryć koszty badań archeologicznych - w tym wypadku kosztów badań archeologicznych w formie nadzoru dla strefy nadzoru archeologicznego i wyprzedzających badań ratowniczych dla zidentyfikowanych stanowisk archeologicznych. Istniejący zapis z punktu 2 jest więc niezgodny z podpunktem nr 2 punktu 1 §9.</p>	obszar planu		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi		
19.	20	[...]* (uwaga w 2 egz.)	<p>Składają uwagi (...) z prośbą o ich rozpoznanie i uwzględnienie. Uwagi dotyczą działek z obrębem 0053 Kraków – Krowodrza, oznaczonych na projektowanym terenie jako: - U.1 – tereny zabudowy usługowej, - MN.2 - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, - MN/U.2, MN/U.3 – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, - KDD.1 – tereny dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej.</p> <p>Wyżej wymienione tereny są przyległe lub sąsiadują z działkami o numerach 359/4 oraz 361, (...).</p> <p>Wnosi o następujące zmiany do projektu miejscowego planu zagospodarowania w poniższych aspektach:</p> <p>1. Generalnie wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek, na których był projektowany do terenu zabudowy mieszanej MN/U.</p>	359/4, 361 obr. K-53	MN.2 MN/U.2 MN/U.3 U.1 KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, w części pkt 2a, w pkt 2b-2f, w pkt 3a-3f, w pkt 4, w pkt 5		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>2. W przypadku niemożności zastąpienia planowanego terenu U.1, terenami MN/U, wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż:</p> <p>a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne, realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp.,</p> <p>b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych,</p> <p>c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 60%,</p> <p>d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1,</p> <p>e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m,</p> <p>f) w par. 18 ust. 2 maksymalna długość elewacji frontowej zostanie ograniczona do 50m.</p> <p>3. Poza zmianami generalnymi dla strefy U.1, opisanymi w pkt. 2 powyżej, wnosi również o następujące zmiany projektowanej uchwały oraz planu:</p> <p>a) zmianę rysunku planu, poprzez rozszerzenie projektowanej <i>strefy zieleni izolacyjnej</i> w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3,</p> <p>b) wnosi o ustanowienie zakazu dokonywania zmian poziomu rzędnej <i>terenu istniejącego</i> dla obszarów U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3, w tym także wyłączenie wyjątku, wynikającego z par. 8 ust. 13 dla tych terenów,</p> <p>c) w par. 7 ust. 12 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której będą dopuszczone lokalizacje dla inwestycji z zakresu łączności publicznej, takich jak anteny, maszty, stacje bazowe i inne urządzenia techniczne, zlokalizowane na obiektach budowlanych,</p> <p>d) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji garaży i parkingów samochodowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, które będą samodzielnymi obiektami. Wnosi aby garaże oraz parkingi były dopuszczone poprzez wyraźne określenie, iż mogą one zaistnieć jedynie w związku z obsługą budowli, zgodnie z warunkami, określonymi w par. 13 ust. 8.</p> <p>e) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej (w tym stacji bazowych telefonii komórkowych). Zapisy tego paragrafu nie korelują z zapisami par. 7 ust. 12 pkt 2 projektowanej uchwały.</p> <p>f) w par. 12 ust. 6 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której ustala się możliwość lokalizacji stacji elektroenergetycznej 110 kV/SN i większych.</p> <p>4. W par. 13 ust. 4 projektowanej uchwały wnosi o zmniejszenie parametrów drogi, oznaczonej jako KDD.1 – dla ulicy Amazonek. Obecnie droga ta jest przeznaczona jako droga dojazdowa do posesji i ma szerokość ok. 3m. Nie widzi uzasadnienia dla projektowania drogi o szerokości 8m (z poszerzeniami do aż 15m) dla drogi, która służyć ma dojazdowi do zaledwie kilku posesji.</p> <p>5. W konsekwencji ustalania zbyt wysokich parametrów szerokości dla drogi KDD.1 nie widzi uzasadnienia ustanowienia nieprzekraczalnej linii zabudowy dla działek 359/4, 361 (...), jak też działek sąsiednich w obecnej formie tj. ok. 10m od obecnej krawędzi ulicy Amazonek. Uważa, iż jest to bardzo krzywdzące rozwiązanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych przy ul. Amazonek ze względu na niemożność zabudowy dużej części powierzchni działek (w przypadku (...) działek będzie to ok. 400-500m²) oraz skutkować będzie znaczącym spadkiem wartości tych nieruchomości. Dodatkowo jako płatnicy podatku od nieruchomości, będą płacić daniny za teren budowlany, którego nie będzie można przeznaczyć na cele budowlane.</p> <p>Uzasadnienie:</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>1. Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikającej ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Taki stan rzeczy klóci się z ustanowieniem w tym miejscu strefy usługowej, mając na uwadze brak istniejącej, ani też projektowanej na tym obszarze kanalizacji sanitarnej czy też deszczowej.</p> <p>2. Teren U.1 obecnie wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Dopuszczenie możliwości budowy parkingów wielostanowiskowych jako samodzielnych budowli będzie skutkowało możliwością zabudowy terenu U.1 jako parkingi wielostanowiskowe, obsługujące ruch związany z bliskim sąsiedztwem Portu Lotniczego Kraków-Balice. Taka zabudowa terenu U.1 w bliskim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej spowoduje całodobowe i mocno oddziaływujące na spokój mieszkańców utrudnienie. Czynne 24h parkingi wielostanowiskowe spowodują niemożność zachowania ciszy nocnej oraz odpowiedniego miru domowego mieszkańców zabudowy jednorodzinnej. Wartym odnotowania argumentem jest także możliwe zwiększenie zapylenia oraz zanieczyszczenia powietrza przez spaliny parkujących pojazdów, całodobowy hałas spowodowany ruchem oraz błyski świateł, generowane przez poruszające się po parkingach pojazdy. Dodatkowo, rozbudowane parkingi wielostanowiskowe będą zagrożeniem dla ochrony wód powierzchniowych, ponieważ z racji braku kanalizacji deszczowych, zanieczyszczenia ropopochodne będą wprost przenikały do gleby.</p> <p>3. Zaprojektowany bufor, oddzielający zabudowę MN.1 i MN.2 od strefy U.1 w postaci strefy zieleni izolacyjnej i częściowo poprzez stworzenie strefy mieszanej MN/U.2 i MN/U.3 jest niewystarczający i nie odzwierciedla stanu rzeczywistego, gdyż tereny MN/U.2 i MN/U.3 już w tym momencie zabudowane są zabudową mieszkaniową, stąd osoby zamieszkujące strefę MN/U.2 i MN/U.3 (...) nie będą posiadały żadnej ochrony przed możliwymi usługami uciążliwymi na terenie U.1, jeśli takie będą dopuszczone.</p> <p>4. Bardzo ważną kwestią jest to, że tereny oznaczone jako MN.1 i MN.2 oraz MN/U.2 i MN/U.3 leżą w obniżeniu terenu, w dodatku otoczone są od strony wschodniej i południowej nasypami drogowymi. Wielokrotnie tereny te były podtapiane z uwagi na brak kanalizacji deszczowej oraz brak możliwości odprowadzenia wód opadowych. Projektowany teren U.1 obecnie użytkowany jest wyłącznie jako tereny rolnicze/zielone, co sprawia, że jego chłonność wód opadowych jest niezakłócona a mimo to sąsiednie tereny są mokre i wielokrotnie podtapiane. Obszar U.1 położony jest powyżej (chodzi o rzędną terenu) terenów obecnie zabudowanych zabudową mieszkaniową. Zbyt intensywna zabudowa terenu U.1 jedynie pogorszy i tak złe stosunki wodno-prawne sąsiadujących nieruchomości, przyczyni się do zalewania piwnic oraz przesiąkania fundamentów zabudowań, dlatego wnosi o podniesienie wskaźników stref biologicznie czynnych dla tych terenów. Obecnie, ani też w bliższej przyszłości nie będzie możliwości odprowadzenia wód opadowych z terenu U.1, rozwiązanie w postaci budowy zbiorników odparowujących nie sprawdzi się z powodu możliwości gnieźdzenia się w nich insektów(komarów), które będą uciążliwe dla mieszkańców stref MN i MN/U.</p> <p>5. Tereny MN/U.2 oraz MN/U.3 obecnie już są zabudowane zabudową mieszkaniową jednorodzinną, dlatego też wnosi o dopuszczenie możliwości zagospodarowania terenu U.1 także zabudową mieszkaniową. Utworzenie na terenie U.1 strefy mieszanej MN/U, przyczyni się do uzupełnienia stanu faktycznego i będzie w zgodzie z zapisami par. 8 ust. 8 projektowanej uchwały, jak również z nadrzędnymi zasadami tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych.</p> <p>W () ocenie zbyt wiele ustaleń dotyczących planu dla stref U.1, MN/U.2 i MN/U.3 nie zabezpiecza dostatecznie interesów i spokoju mieszkańców stref MN.2, MN/U.2 i MN/U.3, wycelowane są one zbyt intensywnie w funkcje</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			instytucji (port lotniczy, drogi publiczne), w działalność sektora usług i przemysłu kosztem ograniczenia komfortu mieszkańców tych terenów. (...)					
20.	21	[...]*	<p>Składa uwagi (...) z prośbą o ich rozpoznanie i uwzględnienie. Uwagi dotyczą działek z obrębu 0053 Kraków – Krowodrza, oznaczonych na projektowanym terenie jako:</p> <ul style="list-style-type: none"> - U.1 – tereny zabudowy usługowej, - MN.2 - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, - MN/U.2, MN/U.3 – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, - KDD.1 – tereny dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej. <p>Wyżej wymienione tereny są przyległe lub sąsiadują z działkami o numerze 354, (...)</p> <p>Wnosi o następujące zmiany do projektu miejscowego planu zagospodarowania w poniższych aspektach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Generalnie wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek, na których był projektowany do terenu zabudowy mieszanej MN/U. 2. W przypadku niemożności zastąpienia planowanego terenu U.1, terenami MN/U, wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż: <ol style="list-style-type: none"> a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne, realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp., b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych, c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 60%, d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1, e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m, f) w par. 18 ust. 2 maksymalna długość elewacji frontowej zostanie ograniczona do 50m. 3. Poza zmianami generalnymi dla strefy U.1, opisanymi w pkt. 2 powyżej, wnosi również o następujące zmiany projektowanej uchwały oraz planu: <ol style="list-style-type: none"> a) zmianę rysunku planu, poprzez rozszerzenie projektowanej <i>strefy zieleni izolacyjnej</i> w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3, b) wnosi o ustanowienie zakazu dokonywania zmian poziomu rzędnej <i>terenu istniejącego</i> dla obszarów U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3, w tym także wyłączenie wyjątku, wynikającego z par. 8 ust. 13 dla tych terenów, c) w par. 7 ust. 12 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której będą dopuszczone lokalizacje dla inwestycji z zakresu łączności publicznej, takich jak anteny, maszty, stacje bazowe i inne urządzenia techniczne, zlokalizowane na obiektach budowlanych, d) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji garaży i parkingów samochodowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, które będą samodzielnymi obiektami. Wnosi aby garaże oraz parkingi były dopuszczone poprzez wyraźne określenie, iż mogą one zaistnieć jedynie w związku z obsługą budowli, zgodnie z warunkami, określonymi w par. 13 ust. 8. e) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej (w tym stacji bazowych telefonii komórkowych). Zapisy tego paragrafu nie korelują z zapisami par. 7 ust. 12 pkt 2 projektowanej uchwały. 	354 obr. K-53	MN.2 MN/U.2 MN/U.3 U.1 KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, w części pkt 2a, w pkt 2b-2f, w pkt 3a-3f, w pkt 4, w pkt 5		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>f) w par. 12 ust. 6 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której ustala się możliwość lokalizacji stacji elektroenergetycznej 110 kV/SN i większych.</p> <p>4. W par. 13 ust. 4 projektowanej uchwały wnosi o zmniejszenie parametrów drogi, oznaczonej jako KDD.1 – dla ulicy Amazonek. Obecnie droga ta jest przeznaczona jako droga dojazdowa do posesji i ma szerokość ok. 3m. Nie widzi uzasadnienia dla projektowania drogi o szerokości 8m (z poszerzeniami do aż 15m) dla drogi, która służyć ma dojazdowi do zaledwie kilku posesji.</p> <p>5. W konsekwencji ustalania zbyt wysokich parametrów szerokości dla drogi KDD.1 nie widzi uzasadnienia ustanowienia nieprzekraczalnej linii zabudowy dla działki 354, jak też działek sąsiednich w obecnej formie tj. ok. 10m od obecnej krawędzi ulicy Amazonek. Uważa, iż jest to bardzo krzywdzące rozwiązanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych przy ul. Amazonek ze względu na niemożność zabudowy dużej części powierzchni działek (w przypadku (...) działek będzie to ok. 400-500m²) oraz skutkować będzie znaczącym spadkiem wartości tych nieruchomości. Dodatkowo jako płatnicy podatku od nieruchomości, będą płacić daniny za teren budowlany, którego nie będzie można przeznaczyć na cele budowlane.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>1. Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikającej ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Taki stan rzeczy klóci się z ustanowieniem w tym miejscu strefy usługowej, mając na uwadze brak istniejącej, ani też projektowanej na tym obszarze kanalizacji sanitarnej czy też deszczowej.</p> <p>2. Teren U.1 obecnie wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Dopuszczenie możliwości budowy parkingów wielostanowiskowych jako samodzielnych budowli będzie skutkowało możliwością zabudowy terenu U.1 jako parkingi wielostanowiskowe, obsługujące ruch związany z bliskim sąsiedztwem Portu Lotniczego Kraków-Balice. Taka zabudowa terenu U.1 w bliskim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej spowoduje całodobowe i mocno oddziaływujące na spokój mieszkańców utrudnienie. Czynne 24h parkingi wielostanowiskowe spowodują niemożność zachowania ciszy nocnej oraz odpowiedniego miru domowego mieszkańców zabudowy jednorodzinnej. Warty odnotowania argumentem jest także możliwe zwiększenie zapylenia oraz zanieczyszczenia powietrza przez spaliny parkujących pojazdów, całodobowy hałas spowodowany ruchem oraz błyski świateł, generowane przez poruszające się po parkingach pojazdy. Dodatkowo, rozbudowane parkingi wielostanowiskowe będą zagrożeniem dla ochrony wód powierzchniowych, ponieważ z racji braku kanalizacji deszczowych, zanieczyszczenia ropopochodne będą wprost przenikały do gleby.</p> <p>3. Zaprojektowany bufor, oddzielający zabudowę MN.1 i MN.2 od strefy U.1 w postaci strefy zieleni izolacyjnej i częściowo poprzez stworzenie strefy mieszanej MN/U.2 i MN/U.3 jest niewystarczający i nie odzwierciedla stanu rzeczywistego, gdyż tereny MN/U.2 i MN/U.3 już w tym momencie zabudowane są zabudową mieszkaniową, stąd osoby zamieszkujące strefę MN/U.2 i MN/U.3 (...) nie będą posiadały żadnej ochrony przed możliwymi usługami uciążliwymi na terenie U.1, jeśli takie będą dopuszczone.</p> <p>4. Bardzo ważną kwestią jest to, że tereny oznaczone jako MN.1 i MN.2 oraz MN/U.2 i MN/U.3 leżą w obniżeniu terenu, w dodatku otoczone są od strony wschodniej i południowej nasypami drogowymi. Wielokrotnie tereny te były podtapiane z uwagi na brak kanalizacji deszczowej oraz brak możliwości odprowadzenia wód opadowych. Projektowany teren U.1 obecnie użytkowany jest wyłącznie jako tereny rolnicze/zielone, co sprawia, że jego chłonność wód opadowych jest niezakłócona a mimo to sąsiednie tereny są mokre i wielokrotnie podtapiane. Obszar U.1 położony jest powyżej (chodzi o rzędną terenu) terenów obecnie zabudowanych zabudową mieszkaniową. Zbyt intensywna zabudowa terenu U.1 jedynie pogorszy i tak złe stosunki wodno-</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>prawne sąsiadujących nieruchomości, przyczyni się do zalewania piwnic oraz przesiąkania fundamentów zabudowań, dlatego wnosi o podniesienie wskaźników stref biologicznie czynnych dla tych terenów. Obecnie, ani też w bliższej przyszłości nie będzie możliwości odprowadzenia wód opadowych z terenu U.1, rozwiązanie w postaci budowy zbiorników odparowujących nie sprawdzi się z powodu możliwości gnieźdzenia się w nich insektów(komarów), które będą uciążliwe dla mieszkańców stref MN i MN/U.</p> <p>5. Tereny MN/U.2 oraz MN/U.3 obecnie już są zabudowane zabudową mieszkaniową jednorodzinną, dlatego też wnosi o dopuszczenie możliwości zagospodarowania terenu U.1 także zabudową mieszkaniową. Utworzenie na terenie U.1 strefy mieszanej MN/U, przyczyni się do uzupełnienia stanu faktycznego i będzie w zgodzie z zapisami par. 8 ust. 8 projektowanej uchwały, jak również z nadrzędnymi zasadami tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych.</p> <p>W () ocenie zbyt wiele ustaleń dotyczących planu dla stref U.1, MN/U.2 i MN.U3 nie zabezpiecza dostatecznie interesów i spokoju mieszkańców stref MN.2, MN/U.2 i MN/U.3, wycelowane są one zbyt intensywnie w funkcje instytucji (port lotniczy, drogi publiczne), w działalność sektora usług i przemysłu kosztem ograniczenia komfortu mieszkańców tych terenów. (...)</p>					
21.	22	[...]*	<p>Składa uwagi (...) z prośbą o ich rozpoznanie i uwzględnienie. Uwagi dotyczą działek z obrębu 0053 Kraków – Krowodrza, oznaczonych na projektowanym terenie jako:</p> <ul style="list-style-type: none"> - U.1 – tereny zabudowy usługowej, - MN.2 - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, - MN/U.2, MN/U.3 – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, - KDD.1 – tereny dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej. <p>Wyżej wymienione tereny są przyległe lub sąsiadują z działką o numerze 358/7 obr. 53, (...)</p> <p>Wnosi o następujące zmiany do projektu miejscowego planu zagospodarowania w poniższych aspektach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Generalnie wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek, na których był projektowany do terenu zabudowy mieszanej MN/U. 2. W przypadku niemożności zastąpienia planowanego terenu U.1, terenami MN/U, wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż: <ul style="list-style-type: none"> a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne, realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp., b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych, c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 60%, d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1, e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m, f) w par. 18 ust. 2 maksymalna długość elewacji frontowej zostanie ograniczona do 50m. 3. Poza zmianami generalnymi dla strefy U.1, opisanymi w pkt. 2 powyżej, wnosi również o następujące zmiany projektowanej uchwały oraz planu: 	358/7 obr. K-53	MN.2 MN/U.2 MN/U.3 U.1 KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, w części pkt 2a, w pkt 2b-2f, w pkt 3a-3f, w pkt 4, w pkt 5		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>a) zmianę rysunku planu, poprzez rozszerzenie projektowanej <i>strefy zieleni izolacyjnej</i> w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3,</p> <p>b) wnosi o ustanowienie zakazu dokonywania zmian poziomu rzędnej <i>terenu istniejącego</i> dla obszarów U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3, w tym także wyłączenie wyjątku, wynikającego z par. 8 ust. 13 dla tych terenów,</p> <p>c) w par. 7 ust. 12 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której będą dopuszczone lokalizacje dla inwestycji z zakresu łączności publicznej, takich jak anteny, maszty, stacje bazowe i inne urządzenia techniczne, zlokalizowane na obiektach budowlanych,</p> <p>d) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji garaży i parkingów samochodowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, które będą samodzielnymi obiektami. Wnosi aby garaże oraz parkingi były dopuszczone poprzez wyraźne określenie, iż mogą one zaistnieć jedynie w związku z obsługą budowli, zgodnie z warunkami, określonymi w par. 13 ust. 8.</p> <p>e) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej (w tym stacji bazowych telefonii komórkowych). Zapisy tego paragrafu nie korelują z zapisami par. 7 ust. 12 pkt 2 projektowanej uchwały.</p> <p>f) w par. 12 ust. 6 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której ustala się możliwość lokalizacji stacji elektroenergetycznej 110 kV/SN i większych.</p> <p>4. W par. 13 ust. 4 projektowanej uchwały wnosi o zmniejszenie parametrów drogi, oznaczonej jako KDD.1 – dla ulicy Amazonek. Obecnie droga ta jest przeznaczona jako droga dojazdowa do posesji i ma szerokość ok. 3m. Nie widzi uzasadnienia dla projektowania drogi o szerokości 8m (z poszerzeniami do aż 15m) dla drogi, która służyć ma dojazdowi do zaledwie kilku posesji.</p> <p>5. W konsekwencji ustalania zbyt wysokich parametrów szerokości dla drogi KDD.1 nie widzi uzasadnienia ustanowienia nieprzekraczalnej linii zabudowy dla działki 358/7 obr. 53 (...), jak też działek sąsiednich w obecnej formie tj. ok. 10m od obecnej krawędzi ulicy Amazonek. Uważa, iż jest to bardzo krzywdzące rozwiązanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych przy ul. Amazonek ze względu na niemożność zabudowy dużej części powierzchni działek (w przypadku (...) działek będzie to ok. 400-500m²) oraz skutkować będzie znaczącym spadkiem wartości tych nieruchomości. Dodatkowo jako płatnicy podatku od nieruchomości, będą płacić daniny za teren budowlany, którego nie będzie można przeznaczyć na cele budowlane.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>1. Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikającej ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Taki stan rzeczy klóci się z ustanowieniem w tym miejscu strefy usługowej, mając na uwadze brak istniejącej, ani też projektowanej na tym obszarze kanalizacji sanitarnej czy też deszczowej.</p> <p>2. Teren U.1 obecnie wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Dopuszczenie możliwości budowy parkingów wielostanowiskowych jako samodzielnych budowli będzie skutkowało możliwością zabudowy terenu U.1 jako parkingi wielostanowiskowe, obsługujące ruch związany z bliskim sąsiedztwem Portu Lotniczego Kraków-Balice. Taka zabudowa terenu U.1 w bliskim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej spowoduje całodobowe i mocno oddziaływujące na spójność mieszkańców utrudnienie. Czynne 24h parkingi wielostanowiskowe spowodują niemożność zachowania ciszy nocnej oraz odpowiedniego miru domowego mieszkańców zabudowy jednorodzinnej. Warty odnotowania argumentem jest także możliwe zwiększenie zapylenia oraz zanieczyszczenia powietrza przez spaliny parkujących pojazdów, całodobowy hałas spowodowany ruchem oraz błyski świateł, generowane przez poruszające się po parkingach pojazdy. Dodatkowo, rozbudowane parkingi wielostanowiskowe</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>będą zagrożeniem dla ochrony wód powierzchniowych, ponieważ z racji braku kanalizacji deszczowych, zanieczyszczenia ropopochodne będą wprost przenikały do gleby.</p> <p>3. Zaprojektowany bufor, oddzielający zabudowę MN.1 i MN.2 od strefy U.1 w postaci strefy zieleni izolacyjnej i częściowo poprzez stworzenie strefy mieszanej MN/U.2 i MN/U.3 jest niewystarczający i nie odzwierciedla stanu rzeczywistego, gdyż tereny MN/U.2 i MN/U.3 już w tym momencie zabudowane są zabudową mieszkaniową, stąd osoby zamieszkujące strefę MN/U.2 i MN/U.3 (...) nie będą posiadały żadnej ochrony przed możliwymi usługami uciążliwymi na terenie U.1, jeśli takie będą dopuszczone.</p> <p>4. Bardzo ważną kwestią jest to, że tereny oznaczone jako MN.1 i MN.2 oraz MN/U.2 i MN/U.3 leżą w obniżeniu terenu, w dodatku otoczone są od strony wschodniej i południowej nasypami drogowymi. Wielokrotnie tereny te były podtapiane z uwagi na brak kanalizacji deszczowej oraz brak możliwości odprowadzenia wód opadowych. Projektowany teren U.1 obecnie użytkowany jest wyłącznie jako tereny rolnicze/zielone, co sprawia, że jego chłonność wód opadowych jest niezakłócona a mimo to sąsiednie tereny są mokre i wielokrotnie podtapiane. Obszar U.1 położony jest powyżej (chodzi o rzędną terenu) terenów obecnie zabudowanych zabudową mieszkaniową. Zbyt intensywna zabudowa terenu U.1 jedynie pogorszy i tak złe stosunki wodno-prawne sąsiadujących nieruchomości, przyczyni się do zalewania piwnic oraz przesiąkania fundamentów zabudowań, dlatego wnosi o podniesienie wskaźników stref biologicznie czynnych dla tych terenów. Obecnie, ani też w bliższej przyszłości nie będzie możliwości odprowadzenia wód opadowych z terenu U.1, rozwiązanie w postaci budowy zbiorników odparowujących nie sprawdzi się z powodu możliwości gnieźdzenia się w nich insektów(komarów), które będą uciążliwe dla mieszkańców stref MN i MN/U.</p> <p>5. Tereny MN/U.2 oraz MN/U.3 obecnie już są zabudowane zabudową mieszkaniową jednorodzinną, dlatego też wnosi o dopuszczenie możliwości zagospodarowania terenu U.1 także zabudową mieszkaniową. Utworzenie na terenie U.1 strefy mieszanej MN/U, przyczyni się do uzupełnienia stanu faktycznego i będzie w zgodzie z zapisami par. 8 ust. 8 projektowanej uchwały, jak również z nadrzędnymi zasadami tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych.</p> <p>W () ocenie zbyt wiele ustaleń dotyczących planu dla stref U.1, MN/U.2 i MN.U3 nie zabezpiecza dostatecznie interesów i spokoju mieszkańców stref MN.2, MN/U.2 i MN/U.3, wycelowane są one zbyt intensywnie w funkcje instytucji (port lotniczy, drogi publiczne), w działalność sektora usług i przemysłu kosztem ograniczenia komfortu mieszkańców tych terenów. (...)</p>					
22.	23	[...]*	<p>Składa uwagi (...) z prośbą o ich rozpoznanie i uwzględnienie.</p> <p>Uwagi dotyczą działek z obrębu 0053 Kraków – Krowodrza, oznaczonych na projektowanym terenie jako:</p> <ul style="list-style-type: none"> - U.1 – tereny zabudowy usługowej, - MN.2 - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, - MN/U.2, MN/U.3 – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, - KDD.1 – tereny dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej. <p>Wyżej wymienione tereny są blisko położone obok działki o numerze 263/2, (...)</p> <p>Wnosi o następujące zmiany do projektu miejscowego planu zagospodarowania w poniższych aspektach:</p> <p>1. Generalnie wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek, na których był projektowany do terenu zabudowy mieszanej MN/U.</p>	263/2 obr. K-53	MN.2 MN/U.2 MN/U.3 U.1 KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, w części pkt 2a, w pkt 2b-2f, w pkt 3a-3f, w pkt 4, w pkt 5		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>2. W przypadku niemożności zastąpienia planowanego terenu U.1, terenami MN/U, wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż:</p> <p>a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne, realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp.,</p> <p>b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych,</p> <p>c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 60%,</p> <p>d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1,</p> <p>e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m,</p> <p>f) w par. 18 ust. 2 maksymalna długość elewacji frontowej zostanie ograniczona do 50m.</p> <p>3. Poza zmianami generalnymi dla strefy U.1, opisanymi w pkt. 2 powyżej, wnosi również o następujące zmiany projektowanej uchwały oraz planu:</p> <p>a) zmianę rysunku planu, poprzez rozszerzenie projektowanej <i>strefy zieleni izolacyjnej</i> w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3,</p> <p>b) wnosi o ustanowienie zakazu dokonywania zmian poziomu rzędnej <i>terenu istniejącego</i> dla obszarów U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3, w tym także wyłączenie wyjątku, wynikającego z par. 8 ust. 13 dla tych terenów,</p> <p>c) w par. 7 ust. 12 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której będą dopuszczone lokalizacje dla inwestycji z zakresu łączności publicznej, takich jak anteny, maszty, stacje bazowe i inne urządzenia techniczne, zlokalizowane na obiektach budowlanych,</p> <p>d) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji garaży i parkingów samochodowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, które będą samodzielnymi obiektami. Wnosi aby garaże oraz parkingi były dopuszczone poprzez wyraźne określenie, iż mogą one zaistnieć jedynie w związku z obsługą budowli, zgodnie z warunkami, określonymi w par. 13 ust. 8.</p> <p>e) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej (w tym stacji bazowych telefonii komórkowych). Zapisy tego paragrafu nie korelują z zapisami par. 7 ust. 12 pkt 2 projektowanej uchwały.</p> <p>f) w par. 12 ust. 6 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której ustala się możliwość lokalizacji stacji elektroenergetycznej 110 kV/SN i większych.</p> <p>4. W par. 13 ust. 4 projektowanej uchwały wnosi o zmniejszenie parametrów drogi, oznaczonej jako KDD.1 – dla ulicy Amazonek. Obecnie droga ta jest przeznaczona jako droga dojazdowa do posesji i ma szerokość ok. 3m. Nie widzi uzasadnienia dla projektowania drogi o szerokości 8m (z poszerzeniami do aż 15m) dla drogi, która służyć ma dojazdowi do zaledwie kilku posesji.</p> <p>5. W konsekwencji ustalania zbyt wysokich parametrów szerokości dla drogi KDD.1 nie widzi uzasadnienia ustanowienia nieprzekraczalnej linii zabudowy dla działki 263/2 (...), jak też działek sąsiednich w obecnej formie tj. ok. 10m od obecnej krawędzi ulicy Amazonek. Uważa, iż jest to bardzo krzywdzące rozwiązanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych przy ul. Amazonek ze względu na niemożność zabudowy dużej części powierzchni działek (w przypadku (...) działek będzie to ok. 400-500m²) oraz skutkować będzie znaczącym spadkiem wartości tych nieruchomości. Dodatkowo jako płatnicy podatku od nieruchomości, będą płacić daniny za teren budowlany, którego nie będzie można przeznaczyć na cele budowlane.</p>					
			Uzasadnienie:					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>1. Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikającej ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Taki stan rzeczy klóci się z ustanowieniem w tym miejscu strefy usługowej, mając na uwadze brak istniejącej, ani też projektowanej na tym obszarze kanalizacji sanitarnej czy też deszczowej.</p> <p>2. Teren U.1 obecnie wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Dopuszczenie możliwości budowy parkingów wielostanowiskowych jako samodzielnych budowli będzie skutkowało możliwością zabudowy terenu U.1 jako parkingi wielostanowiskowe, obsługujące ruch związany z bliskim sąsiedztwem Portu Lotniczego Kraków-Balice. Taka zabudowa terenu U.1 w bliskim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej spowoduje całodobowe i mocno oddziaływujące na spokój mieszkańców utrudnienie. Czynne 24h parkingi wielostanowiskowe spowodują niemożność zachowania ciszy nocnej oraz odpowiedniego miru domowego mieszkańców zabudowy jednorodzinnej. Wartym odnotowania argumentem jest także możliwe zwiększenie zapylenia oraz zanieczyszczenia powietrza przez spaliny parkujących pojazdów, całodobowy hałas spowodowany ruchem oraz błyski świateł, generowane przez poruszające się po parkingach pojazdy. Dodatkowo, rozbudowane parkingi wielostanowiskowe będą zagrożeniem dla ochrony wód powierzchniowych, ponieważ z racji braku kanalizacji deszczowych, zanieczyszczenia ropopochodne będą wprost przenikały do gleby.</p> <p>3. Zaprojektowany bufor, oddzielający zabudowę MN.1 i MN.2 od strefy U.1 w postaci strefy zieleni izolacyjnej i częściowo poprzez stworzenie strefy mieszanej MN/U.2 i MN/U.3 jest niewystarczający i nie odzwierciedla stanu rzeczywistego, gdyż tereny MN/U.2 i MN/U.3 już w tym momencie zabudowane są zabudową mieszkaniową, stąd osoby zamieszkujące strefę MN/U.2 i MN/U.3 (...) nie będą posiadały żadnej ochrony przed możliwymi usługami uciążliwymi na terenie U.1, jeśli takie będą dopuszczone.</p> <p>4. Bardzo ważną kwestią jest to, że tereny oznaczone jako MN.1 i MN.2 oraz MN/U.2 i MN/U.3 leżą w obniżeniu terenu, w dodatku otoczone są od strony wschodniej i południowej nasypami drogowymi. Wielokrotnie tereny te były podtapiane z uwagi na brak kanalizacji deszczowej oraz brak możliwości odprowadzenia wód opadowych. Projektowany teren U.1 obecnie użytkowany jest wyłącznie jako tereny rolnicze/zielone, co sprawia, że jego chłonność wód opadowych jest niezakłócona a mimo to sąsiednie tereny są mokre i wielokrotnie podtapiane. Obszar U.1 położony jest powyżej (chodzi o rzędną terenu) terenów obecnie zabudowanych zabudową mieszkaniową. Zbyt intensywna zabudowa terenu U.1 jedynie pogorszy i tak złe stosunki wodno-prawne sąsiadujących nieruchomości, przyczyni się do zalewania piwnic oraz przesiąkania fundamentów zabudowań, dlatego wnosi o podniesienie wskaźników stref biologicznie czynnych dla tych terenów. Obecnie, ani też w bliższej przyszłości nie będzie możliwości odprowadzenia wód opadowych z terenu U.1, rozwiązanie w postaci budowy zbiorników odparowujących nie sprawdzi się z powodu możliwości gnieźdzenia się w nich insektów(komarów), które będą uciążliwe dla mieszkańców stref MN i MN/U.</p> <p>5. Tereny MN/U.2 oraz MN/U.3 obecnie już są zabudowane zabudową mieszkaniową jednorodziną, dlatego też wnosi o dopuszczenie możliwości zagospodarowania terenu U.1 także zabudową mieszkaniową. Utworzenie na terenie U.1 strefy mieszanej MN/U, przyczyni się do uzupełnienia stanu faktycznego i będzie w zgodzie z zapisami par. 8 ust. 8 projektowanej uchwały, jak również z nadrzędnymi zasadami tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych.</p> <p>W () ocenie zbyt wiele ustaleń dotyczących planu dla stref U.1, MN/U.2 i MN.U3 nie zabezpiecza dostatecznie interesów i spokoju mieszkańców stref MN.2, MN/U.2 i MN/U.3, wycelowane są one zbyt intensywnie w funkcje</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			instytucji (port lotniczy, drogi publiczne), w działalność sektora usług i przemysłu kosztem ograniczenia komfortu mieszkańców tych terenów. (...)					
23.	24	[...]*	Składa uwagi (...) z prośbą o ich rozpoznanie i uwzględnienie.		MN.2	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, w części pkt 2a, w pkt 2b-2f, w pkt 3a-3f, w pkt 4, w pkt 5		
	25	[...]*	<p>Uwagi dotyczą działek z obrębów 0053 Kraków – Krowodrza, oznaczonych na projektowanym terenie jako:</p> <ul style="list-style-type: none"> - U.1 – tereny zabudowy usługowej, - MN.2 - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, - MN/U.2, MN/U.3 – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, - KDD.1 – tereny dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej. <p>Wyżej wymienione tereny są przyległe lub sąsiadują z działkami, na których mieszka.</p> <p>Wnosi o następujące zmiany do projektu miejscowego planu zagospodarowania w poniższych aspektach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Generalnie wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek, na których był projektowany do terenu zabudowy mieszanej MN/U. 2. W przypadku niemożności zastąpienia planowanego terenu U.1, terenami MN/U, wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż: <ul style="list-style-type: none"> a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne, realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp., b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych, c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 60%, d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1, e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m, f) w par. 18 ust. 2 maksymalna długość elewacji frontowej zostanie ograniczona do 50m. 3. Poza zmianami generalnymi dla strefy U.1, opisanymi w pkt. 2 powyżej, wnosi również o następujące zmiany projektowanej uchwały oraz planu: <ul style="list-style-type: none"> a) zmianę rysunku planu, poprzez rozszerzenie projektowanej <i>strefy zieleni izolacyjnej</i> w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3, b) wnosi o ustanowienie zakazu dokonywania zmian poziomu rzędnej <i>terenu istniejącego</i> dla obszarów U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3, w tym także wyłączenie wyjątku, wynikającego z par. 8 ust. 13 dla tych terenów, c) w par. 7 ust. 12 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której będą dopuszczone lokalizacje dla inwestycji z zakresu łączności publicznej, takich jak anteny, maszty, stacje bazowe i inne urządzenia techniczne, zlokalizowane na obiektach budowlanych, d) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji garaży i parkingów samochodowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, które będą samodzielnymi obiektami. Wnosi aby garaże oraz parkingi były dopuszczone poprzez wyraźne określenie, iż mogą one zaistnieć jedynie w związku z obsługą budowli, zgodnie z warunkami, określonymi w par. 13 ust. 8. e) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej (w tym stacji bazowych telefonii komórkowych). Zapisy tego paragrafu nie korelują z zapisami par. 7 ust. 12 pkt 2 projektowanej uchwały. 					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>f) w par. 12 ust. 6 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której ustala się możliwość lokalizacji stacji elektroenergetycznej 110 kV/SN i większych.</p> <p>4. W par. 13 ust. 4 projektowanej uchwały wnosi o zmniejszenie parametrów drogi, oznaczonej jako KDD.1 – dla ulicy Amazonek. Obecnie droga ta jest przeznaczona jako droga dojazdowa do posesji i ma szerokość ok. 3m. Nie widzi uzasadnienia dla projektowania drogi o szerokości 8m (z poszerzeniami do aż 15m) dla drogi, która służyć ma dojazdowi do zaledwie kilku posesji.</p> <p>5. W konsekwencji ustalania zbyt wysokich parametrów szerokości dla drogi KDD.1 nie widzi uzasadnienia ustanowienia nieprzekraczalnej linii zabudowy dla działek zlokalizowanych przy ulicy Amazonek w obecnej formie tj. ok. 10m od obecnej krawędzi ulicy Amazonek. Uważa, iż jest to bardzo krzywdzące rozwiązanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych przy ul. Amazonek ze względu na niemożność zabudowy dużej części powierzchni działek (w przypadku (...) działek będzie to ok. 400-500m²) oraz skutkować będzie znaczącym spadkiem wartości tych nieruchomości. Dodatkowo jako płatnicy podatku od nieruchomości, będą płacić daniny za teren budowlany, którego nie będzie można przeznaczyć na cele budowlane.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>1. Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikającej ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Taki stan rzeczy klóci się z ustanowieniem w tym miejscu strefy usługowej, mając na uwadze brak istniejącej, ani też projektowanej na tym obszarze kanalizacji sanitarnej czy też deszczowej.</p> <p>2. Teren U.1 obecnie wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Dopuszczenie możliwości budowy parkingów wielostanowiskowych jako samodzielnych budowli będzie skutkowało możliwością zabudowy terenu U.1 jako parkingi wielostanowiskowe, obsługujące ruch związany z bliskim sąsiedztwem Portu Lotniczego Kraków-Balice. Taka zabudowa terenu U.1 w bliskim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej spowoduje całodobowe i mocno oddziaływujące na spokój mieszkańców utrudnienie. Czynne 24h parkingi wielostanowiskowe spowodują niemożność zachowania ciszy nocnej oraz odpowiedniego miru domowego mieszkańców zabudowy jednorodzinnej. Warty odnotowania argumentem jest także możliwe zwiększenie zapylenia oraz zanieczyszczenia powietrza przez spaliny parkujących pojazdów, całodobowy hałas spowodowany ruchem oraz błyski świateł, generowane przez poruszające się po parkingach pojazdy. Dodatkowo, rozbudowane parkingi wielostanowiskowe będą zagrożeniem dla ochrony wód powierzchniowych, ponieważ z racji braku kanalizacji deszczowych, zanieczyszczenia ropopochodne będą wprost przenikały do gleby.</p> <p>3. Zaprojektowany bufor, oddzielający zabudowę MN.1 i MN.2 od strefy U.1 w postaci strefy zieleni izolacyjnej i częściowo poprzez stworzenie strefy mieszanej MN/U.2 i MN/U.3 jest niewystarczający i nie odzwierciedla stanu rzeczywistego, gdyż tereny MN/U.2 i MN/U.3 już w tym momencie zabudowane są zabudową mieszkaniową, stąd osoby zamieszkujące strefę MN/U.2 i MN/U.3 nie będą posiadały żadnej ochrony przed możliwymi usługami uciążliwymi na terenie U.1, jeśli takie będą dopuszczone.</p> <p>4. Bardzo ważną kwestią jest to, że tereny oznaczone jako MN.1 i MN.2 oraz MN/U.2 i MN/U.3 leżą w obniżeniu terenu, w dodatku otoczone są od strony wschodniej i południowej nasypami drogowymi. Wielokrotnie tereny te były podtapiane z uwagi na brak kanalizacji deszczowej oraz brak możliwości odprowadzenia wód opadowych. Projektowany teren U.1 obecnie użytkowany jest wyłącznie jako tereny rolnicze/zielone, co sprawia, że jego chłonność wód opadowych jest niezakłócona a mimo to sąsiednie tereny są mokre i wielokrotnie podtapiane. Obszar U.1 położony jest powyżej (chodzi o rzędną terenu) terenów obecnie zabudowanych zabudową mieszkaniową. Zbyt intensywna zabudowa terenu U.1 jedynie pogorszy i tak złe stosunki wodno-</p>					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>prawne sąsiadujących nieruchomości, przyczyni się do zalewania piwnic oraz przesiąkania fundamentów zabudowań, dlatego wnosi o podniesienie wskaźników stref biologicznie czynnych dla tych terenów. Obecnie, ani też w bliższej przyszłości nie będzie możliwości odprowadzenia wód opadowych z terenu U.1, rozwiązanie w postaci budowy zbiorników odparowujących nie sprawdzi się z powodu możliwości gnieźdzenia się w nich insektów(komarów), które będą uciążliwe dla mieszkańców stref MN i MN/U.</p> <p>5. Tereny MN/U.2 oraz MN/U.3 obecnie już są zabudowane zabudową mieszkaniową jednorodzinną, dlatego też wnosi o dopuszczenie możliwości zagospodarowania terenu U.1 także zabudową mieszkaniową. Utworzenie na terenie U.1 strefy mieszanej MN/U, przyczyni się do uzupełnienia stanu faktycznego i będzie w zgodzie z zapisami par. 8 ust. 8 projektowanej uchwały, jak również z nadrzędnymi zasadami tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych.</p> <p>W () ocenie zbyt wiele ustaleń dotyczących planu dla stref U.1, MN/U.2 i MN.U3 nie zabezpiecza dostatecznie interesów i spokoju mieszkańców stref MN.2, MN/U.2 i MN/U.3, wycelowane są one zbyt intensywnie w funkcje instytucji (port lotniczy, drogi publiczne), w działalność sektora usług i przemysłu kosztem ograniczenia komfortu mieszkańców tych terenów. (...)</p>					
24.	26	[...]* [...]*	<p>Składa uwagę: Oznaczenie obszaru: działki nr 270 i 371/10 obręb K-53</p> <p>1. W §13 pkt 9 ppkt 3): zmienić istniejący zapis na: „miejsca parkingowe (postojowe) realizować jako naziemne, z dopuszczeniem garaży i parkingów naziemnych i podziemnych” Uzasadnienie: obecny zapis z obowiązkiem wybudowania 90% miejsc parkingowych podziemnych lub parkingach naziemnych jest nieuzasadniony ekonomicznie w tym rejonie, taki zapis spowoduje zablokowanie jakichkolwiek inwestycji w tym rejonie.</p> <p>2. W §18 pkt 2 dopisać ppkt 7) o treści: „możliwość lokalizacji budynków bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką.” Uzasadnienie: teren objęty mpzp składa się z kilkuset wąskich działek ewidencyjnych, które można sukcesywnie zabudowywać z dużą planowaną intensywnością tylko wówczas, gdy plan umożliwi zabudowę w granicy działek. Brak takiego zapisu na wiele lat zablokuje inwestycje w rejonie lotniska i „zakonserwuje” te tereny jako nieużytki. Brak zapisu w planie o możliwości za budowy w granicy działek zmusi właścicieli i inwestorów planujących nowe budynki w granicy działek do występowania do właściwego ministra o zgodę na odstępstwo, co byłoby zbędne w przypadku wprowadzenia proponowanego zapisu do mpzp. Proponowany zapis jest już wprowadzony przez Gminę Miasta Krakowa w wielu obowiązujących planach z.p., co znacznie poprawiło zagospodarowanie tych terenów, które są bardzo rozdrobnione z dużą ilością działek ewidencyjnych.</p> <p>3. W §19 pkt 2 dopisać ppkt 7) o treści: „możliwość lokalizacji budynków bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką.” Uzasadnienie: teren objęty mpzp składa się z kilkuset wąskich działek ewidencyjnych, które można sukcesywnie zabudowywać z dużą planowaną intensywnością tylko wówczas, gdy plan umożliwi zabudowę w granicy działek. Brak takiego zapisu na wiele lat zablokuje inwestycje w rejonie lotniska i „zakonserwuje” te tereny jako nieużytki. Brak zapisu w planie o możliwości zabudowy w granicy działek zmusi właścicieli i inwestorów planujących nowe budynki w granicy działek do</p>	270, 371/10 obr. K-53	MN/U.4 U.2 KDD.2 KDA.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
			<p>występowania do właściwego ministra o zgodę na odstępstwo, co byłoby zbędne w przypadku wprowadzenia proponowanego zapisu do mpzp. Proponowany zapis jest już wprowadzony przez Gminę Miasta Krakowa w wielu obowiązujących planach z.p., co znacznie poprawiło zagospodarowanie tych terenów, które są bardzo rozdrobnione z dużą ilością działek ewidencyjnych.</p> <p>4. W §19 pkt 2 ppkt 4): zmienić istniejący zapis na: „wskaźnik intensywności zabudowy 0,1-4,0” Uzasadnienie: proponowany maksymalny wskaźnik zabudowy 3 nie daje możliwości wykorzystania w pełni potencjału terenu w przypadku wymogu realizacji parkingów naziemnych lub podziemnych.</p> <p>5. Wnosi, aby działka nr 270 była w całości przeznaczona pod zabudowę usługową U2. Uzasadnienie: w wyłożonym projekcie mpzp działka w części południowej przeznaczona została jako tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej oznaczone symbolem MN/U4. W tej części jest zabudowana pustostanami do wyburzenia po nieużytkowanym od wielu lat gospodarstwie rolnym. Z powodu bezpośredniego bardzo uciążliwego sąsiedztwa autostrady dalsze użytkowanie nieruchomości na cele rolnicze i na cele mieszkaniowe nie ma sensu i nikt nie będzie tutaj remontował ani stawiał nowych domów mieszkalnych. Dlatego zapis projektu mpzp, który nakazuje tutaj w dalszym ciągu zabudowę mieszkaniową nie ma żadnego uzasadnienia, tym bardziej, że działka ta otoczona będzie terenami usługowymi, uciążliwą autostradą, która jeszcze bardziej zbliży się do działki po wybudowaniu trzeciego pasa jezdni, a nad działką szybko zwiększa się ruch lotniczy. teren objęty mpzp składa się z kilkuset wąskich działek ewidencyjnych, które można sukcesywnie zabudowywać z dużą planowaną intensywnością tylko wówczas, gdy plan umożliwi zabudowę w granicy działek.</p>					
25.	27	[...]* [...]*	<p>Składa następujące uwagi: Oznaczenie obszaru: działka nr 272 obręb K-53</p> <p>1. W §13 pkt 8 ppkt 1) litera t) wnioskuje zmienić istniejący zapis na: „budynki biur: 2 miejsca na 100m² powierzchni użytkowej.” 2. W §13 pkt 9 ppkt 3) wnioskuje zmienić istniejący zapis na: „w terenach U.1-U.9, UL.1, UL.2 miejsca parkingowe (postojowe) realizować jako naziemne, z dopuszczeniem garaży i parkingów naziemnych i podziemnych.” 3. W §19 pkt 2 ppkt 4) wnioskuje zmienić istniejący zapis na: „wskaźnik intensywności zabudowy 0,1- 4,0.”</p> <p>Uzasadnienie: MPZP powinien uwzględnić charakter lokalizacji, potencjalny sposób zainwestowania, obecne potrzeby i rozwiązania dla danej funkcji oraz rachunek ekonomiczny. Zaproponowane powyżej zmiany są bardziej zasadne funkcjonalnie i ekonomicznie dla przedmiotowej lokalizacji, odpowiadają na realne potrzeby dla funkcji biur w zakresie miejsc postojowych, jak również promują rozwiązania ograniczające CO2.</p>	272 obr. K-53	U.1-U.9, UL.1, UL.2	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi		

* 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 2022 r. poz. 902); jawność wyłączyła Justyna Kozik, główny specjalista w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK

Wyjaśnienia uzupełniające:

Ileokroć 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 „Balice I”,
- ustawie - należy przez to rozumieć ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503 ze zm.).