

**ROZSTRZYGNIECIE O SPOSOBIE ROZPATRZENIA UWAG
DO PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU „RAJSKO II”**

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko II” został po raz pierwszy wyłożony do publicznego wglądu w okresie od 14 maja do 12 czerwca 2024 r. Termin wnoszenia uwag dotyczących wykładanego projektu planu określony w ogłoszeniu i obwieszczeniu w tej sprawie upłynął z dniem 26 czerwca 2024 r. Prezydent Miasta Krakowa Zarządzeniem Nr 1941/2024 z dnia 12 lipca 2024 r. w sprawie rozpatrzenia uwag złożonych do wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko II” i rozpoznania pism w zakresie niestanowiącym uwag rozpatrzył uwagi i nie uwzględnił uwag dotyczących projektu planu zawartych w poniższym wykazie (I wyłożenie: Lp.1-Lp.108).

Część projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko II” została po raz drugi wyłożona do publicznego wglądu w okresie od 2 do 30 września 2024 r. Termin wnoszenia uwag dotyczących wykładanej części projektu planu określony w ogłoszeniu i obwieszczeniu w tej sprawie upłynął z dniem 14 października 2024 r. W okresie składania uwag do projektu planu nie została złożona żadna uwaga.

Niniejsze rozstrzygnięcie, zgodnie z przepisami art. 20 ust. 1 ustawy, w związku z art. 67 ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw, zawiera listę uwag nieuwzględnionych przez Prezydenta Miasta Krakowa w toku procedury planistycznej. W zakresie uwag objętych załącznikiem, Rada Miasta Krakowa postanawia przyjąć następujący sposób ich rozpatrzenia:

Lp.	NR UWAGI	IMIĘ I NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwag znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI, KTÓREJ DOTYCZY UWAGA	USTALENIA PROJEKTU PLANU		ROZSTRZYGNIECIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI	ROZSTRZYGNIECIE RADY MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI	UZASADNIENIE STANOWISKA RADY MIASTA KRAKOWA
					według edycji z I wyłożenia do publicznego wglądu	według edycji z II wyłożenia do publicznego wglądu oraz skierowanej do uchwalenia			
1	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1	I.1	[...]*	Uwaga dotyczy działki 32/2 obręb 95 Kraków ul. Szczawnicka 50. Prosi o ustanowienie strefy M1 w miejsce proponowanej ZPb.2 z uwagi na: Dom istnieje od blisko 200 lat i zawsze był miejscem zamieszkania rodziny, budynek wymaga ciągłego remontu i niewielkiej przebudowy co możliwe jest tylko w strefie M1, płaci podatek od nieruchomości i terenu budowlanego a prawa ma ograniczone w porównaniu z innymi płatnikami. Dom stoi na tzw. półce i nie zauważył oznak osunięcia. Ewentualna mała rozbudowa typu ganek czy pomieszczenie sanitarne i gospodarcze oparte by były na technologii lekkiej bez nadmiernego obciążenia gruntu. W księdze wieczystej jest zapisana służebność przejazdu i doprowadzenia mediów.	32/2 obr. 95 Podgórze	ZPb.2 Rz.4 ZL.2	ZPb.2 Rz.4 ZL.2	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – Tereny zieleni nieurządzonej, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
2	I.2	[...]*	Dotyczy działek nr: 410, 411, 412, 162/4, 162/7, 162/14, obręb 91 Podgórze. W związku z wyłożeniem do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko II” zgłasza stanowczy sprzeciw przeznaczeniu ww. działek, będących jej własnością, pod Tereny rolnicze (R.6), w których ma obowiązywać całkowity zakaz lokalizacji budynków.	410 411	MN.5 R.6 KDD.2 KDX.1 MN.5 R.6 KDX.1	MN.5 R.6 KDD.2 KDX.1 MN.5 R.6 KDX.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, ponieważ nie jest możliwe przeznaczenie całości przedmiotowego terenu pod Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, gdyż działki nr 162/4, 162/7, 162/14 i północne części działek nr 410, 411, 412 obr. 91 Podgórze według ustaleń Studium znajdują się w terenie ZR – Tereny zieleni nieurządzonej, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>Dla przedmiotowego terenu zostały wydane prawomocne i ostateczne pozwolenia na budowę:</p> <p>1) Decyzja Nr 1079/6740.1/2020 z dnia 17 lipca 2020 r. – „Budowa dwóch budynków mieszkalnych jednorodzinnych, każdy z garażami, murami oporowymi, dojazdami i dojazdami, instalacjami wewnętrznymi (wod.-kan., gaz, c.o., elektryczną, wentylacją klimatyzacją), zbiornikiem bezodpływowym na nieczystości ciekłe z fragmentem wewnętrznej instalacji kanalizacji sanitarnej i zbiornikiem retencyjnym na wody deszczowe z fragmentem wewnętrznej instalacji kanalizacji deszczowej na działkach nr 162/6, 162/9, 162/12 – budynek 1 oraz 162/5, 162/8, 162/11 – budynek 2 wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną (wzł energii elektrycznej: działka nr 162/12 i 162/11, wewnętrzną instalacją gazową i wodną: działka nr 162/9, instalacją oświetlenia terenu, działka nr 162/12 i 162/11, obręb 91, jedn. ewid. Podgórze przy ul. Grawerskiej i ul. Tuchowskiej w Krakowie” (Załącznik Nr 1)</p> <p>2) Decyzja Nr 1596/6740.1/2020 z dnia 16 października 2020 r. – „Budowa budynku mieszkalnego jednorodzinnego z garażem – adaptacja projektu typowego „WOLTA/CE-L”, z dojściem i dojazdem, instalacjami wewnętrznymi (wod.-kan., gaz, c.o., elektryczną), niezbędną infrastrukturą techniczną oraz budowa zbiornika bezodpływowego na nieczystości ciekłe na działkach nr 162/4, 162/7, 162/10, obręb 91, jedn. ewid. Podgórze przy ul. Grawerskiej i ul. Tuchowskiej w Krakowie” (Załącznik Nr 2)</p> <p>Na podstawie powyższych decyzji przedmiotowe zamierzenia inwestycyjne są w trakcie realizacji. W związku z tym wnioskuję o przeznaczenie w sporządzanym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Rajsko II” działek nr 410, 411, 412, 162/4, 162/7, 162/14, obręb 91 Podgórze w całości i wyłącznie pod tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o parametrach określonych w załączonym do niniejszego pisma wniosku. Obecne, proponowane w planie miejscowym przeznaczenie całości działek nr 162/4, 162/7, 162/14 oraz częściowo działek nr 410, 411, 412 jest niezgodne ze stanem faktycznym a w przypadku uchwalenia takiego planu będzie on posiadał wadę prawną. Zwraca jednocześnie uwagę, iż jeżeli urząd posiłkuje się ustaleniami obowiązującego Studium należy pamiętać, iż nie jest ono aktem prawa miejscowego, a jedynie wskazuje kierunki planowania przestrzennego w Gminie. W świetle ogólnej zasady, jaką jest wolność zagospodarowania przestrzennego, w tym wolność zabudowy, którą statuuje art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, każdy ma prawo, w granicach określonych w ustawach, do zagospodarowania terenu, do którego ma tytuł prawny, zgodnie z warunkami ustalonymi w prawie miejscowym lub decyzji o warunkach zabudowy, jeśli nie narusza prawem chronionego interesu publicznego osób trzecich. Realizowane powyższe inwestycje są zgodne z wydanymi wcześniej Decyzjami o ustaleniu warunków zabudowy:</p> <p>1) Decyzja Nr AU-2/7331/124/09 z dnia 22 stycznia 2009 r. (Załącznik Nr 3);</p>	412 162/4 162/7 162/14	obr. 91 Podgórze	<p>MN.5 R.6 KDD.3 KDX.1</p> <p>R.6 KDD.2</p> <p>R.6 KDD.2 KDD.3</p>	<p>MN.5 R.6 KDD.3 KDX.1</p> <p>R.6 KDD.2</p> <p>R.6 KDD.2 KDD.3</p>		<p>W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „<u>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</u>”.</p> <p>W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <p>– wydawane decyzje administracyjne o warunki zabudowy w przeciwieństwie do planu miejscowego nie muszą być zgodne ze Studium, natomiast prawomocne pozwolenia na budowę wydane przed wejściem w życie planu miejscowego mogą być realizowane niezależnie od jego ustaleń;</p> <p>– zgodnie z ustaleniami Studium, w Tomie III dla jednostki urbanistycznej nr 53 Swoszowice-Rajsko określono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN) - dla zabudowy mieszkaniowej i usługowej - wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej na poziomie min. 70 %, a wysokość zabudowy do 11 m, ➤ dla terenów zieleni nieurządzonej (ZR) wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej na poziomie min. 90 %, a w tomie III.1.2 Studium wskazano w ogólnych zasadach kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 13, wg której wysokość zabudowy w terenach ZR nie może przekraczać 5 m; <p>– przeznaczenie części przedmiotowych działek pod drogi publiczne klasy dojazdowej KDD.2 i KDD.6 oraz Teren ciągu pieszego KDX.1 w granicach wskazanych w projekcie planu, ma na celu poprawę obsługi komunikacyjnej tej części miasta, w tym zapewnienie powiązania układu drogowego objętego planem miejscowym z układem poza jego granicami.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			2) Decyzja Nr AU-2/7331/125/09 z dnia 22 stycznia 2009 r. (Załącznik Nr 4); 3) Decyzja Nr AU-2/7331/126/09 z dnia 22 stycznia 2009 r. (Załącznik Nr5).						
3	I.3	[...]*	Wnioskuję o przeznaczenie działek nr 410, 411, 412, 162/4, 162/7, 162/14, obręb 91 Podgórze, dawniej 162/1, 162/2 i 162/3, w całości i włączenie pod tereny zabudowy jednorodzinnej oznaczone symbolem MN.5 Uzasadnienie: W obrębie powyższych działek zostały wydane prawomocne i ostateczne pozwolenia na budowę trzech budynków mieszkalnych jednorodzinnych. Inwestycja jest w trakcie realizacji a proponowane przeznaczenie w planie miejscowym jest niezgodne ze stanem faktycznym.	410 411 412 162/4 162/7 162/14 obr. 91 Podgórze		MN.5 R.6 KDD.2 KDX.1 MN.5 R.6 KDX.1 MN.5 R.6 KDD.3 KDX.1 R.6 KDD.2 R.6 KDD.2 KDD.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, ponieważ nie jest możliwe przeznaczenie całości przedmiotowego terenu pod Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, gdyż działki nr 162/4, 162/7, 162/14 i północne części działek nr 410, 411, 412 obr. 91 Podgórze według ustaleń Studium znajdują się w terenie ZR – <i>Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i> ”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wydawane decyzje administracyjne o warunki zabudowy w przeciwieństwie do planu miejscowego nie muszą być zgodne ze Studium, natomiast prawomocne pozwolenia na budowę wydane przed wejściem w życie planu miejscowego są nadrzędne nad jego ustaleniami; – przeznaczenie części przedmiotowych działek pod drogi publiczne klasy dojazdowej KDD.2 i KDD.6 oraz Teren ciągu pieszego KDX.1 w granicach wskazanych w projekcie planu, ma na celu poprawę obsługi komunikacyjnej tej części miasta, w tym zapewnienie powiązania układu drogowego objętego planem miejscowym z układem poza jego granicami.
4	I.4	[...]*	Wnosi o przesunięcie linii rozgraniczającej tereny MN.9 i R.10 zgodnie z załącznikiem nr 1 i 2, tym samym wnosi o powiększenie przeznaczenia terenu MN.9 na obszarze dz. nr. 7/11 obr. 96 Podgórze i częściowo na dz. nr. 6 obr. 96 Podgórze. Proponuje nowy przebieg granicy pomiędzy MN.9 i R.10 po „ślądzie” linii oznaczającej użytek budowlany „B” (na działce nr 7/11). Proponowana linia zabudowy jako kontynuacja linii zabudowy z działek sąsiednich – po granicach strefy buforowej osuwiska. Obszar przeznaczony do zabudowy na działce nr 7/11 nie jest wystarczający na realizację inwestycji mieszkaniowej jednorodzinnej czyli nie jest do skonsumowania. Dlatego też wnosi jak na wstępie.	6 7/11 obr. 96 Podgórze	MN.9 R.10 KDD.3 MN.9 R.10 Rz.7	MN.9 R.10 KDD.3 MN.9 R.10 Rz.7	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, ponieważ nie jest możliwe powiększenie Terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej MN.10 w proponowany w uwadze sposób, gdyż południowe części działek nr 6 i 7/11 obr. 96 Podgórze według ustaleń Studium znajdują się w terenie ZR – <i>Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i> ”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Jednocześnie wyjaśnia się, że przeznaczenie części działki nr 6 pod drogę publiczną klasy dojazdowej KDD.3 w granicach wskazanych w projekcie planu, ma na celu poprawę obsługi komunikacyjnej tej części miasta, w tym zapewnienie powiązania układu drogowego objętego planem miejscowym z układem poza jego granicami.
5	I.5	[...]*	Wnosi uwagę do planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego obszaru Rajsko II dot. prośby o zmianę, przekwalifikowanie działki rolnej nr 170 obręb 94 dz. Podgórze ul. Golkowicka RIVa o pow. 0,7914 na działkę budowlaną. Uzasadnia, że w/w działka jest bez przeciwwskazań do zabudowy. 1/2 współwłasność z siostrą.	170 obr. 94 Podgórze	R.16 Rz.11	R.16 Rz.11	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – <i>Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i> ”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
6	I.6	[...]*	Wnosi uwagę do planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego obszaru Rajsko II - dot. prośby o przekwalifikowanie działki rolnej na budowlaną nr działki 170 obręb 94 dz. Podgórze ul. Golkowicka (Rajsko) RIVa o pow. 0,7914. 1/2 współwłasność z siostrą.	170 obr. 94 Podgórze	R.16 Rz.11	R.16 Rz.11	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – <i>Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i> ”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
7	I.7	[...]* [...]*	Wnoszą o przekwalifikowanie działek 113/2 obręb 94 i 71/2 obręb 94 na budowlane o wysokości zabudowy 9 m, powierzchnia biologicznie czynna 50%.	113/2 obr. 94 Podgórze	Rz.10 R.15	Rz.10 R.15	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona w zakresie działki nr 113/2, gdyż działka ta według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – <i>Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania</i> ”.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									przestrzennego”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
8	I.9	[...]*	Prosi o ustalenie przeznaczenia MN na działce nr 32/2 obręb 95 Podgórze.	32/2 obr. 95 Podgórze	ZPb.2 Rz.4 ZL.2	ZPb.2 Rz.4 ZL.2	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – Tereny zieleni nieurządzonej, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <u>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
9	I.10	[...]*	Prosi o korektę zagospodarowania przestrzennego działki 299/1 leżącej przy ul. Szczawnickiej 28 w Krakowie z przeznaczenia „SADY” na „MN” zgodnie z zaznaczoną propozycją (czerwone pole na załączonym zdjęciu). Rozpatrywany obszar jest w przeważającej części płaski i pokryty głównie trawą. Kilka drzew owocowych znajduje się w jego dolnej części. Niezrozumiałym jest rozszerzenie obszaru MN na całą niezamieszkałą sąsiednią działkę zabudowaną rozpadającym się domem przy ul. Szczawnickiej 32. Działka jest w 100% porośnięta wysokimi drzewami (dęby, klony, brzozy) i zamieszkała przez dzikie zwierzęta (kuny, jenoty, borsuki). Obszar do zabudowy, o który zabiega jest niezbędny do budowy domu dla jego dzieci, dlatego prosi o pozytywne rozpatrzenie jego prośby.	299/1 obr. 95 Podgórze	MNos.1 R.5 Rz.4	MNos.1 R.5 Rz.4	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, ponieważ nie jest możliwe powiększenie Terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej istniejącej, położonej na obszarze osuwiska MNos.1 (ani terenu MN.2) w proponowany w uwadze sposób, gdyż przeważająca część działki nr 299/1 według ustaleń Studium znajdują się w terenie ZR – Tereny zieleni nieurządzonej, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <u>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Jednocześnie wyjaśnia się, że przywołana w uwadze działka nr 10 (zabudowana budynkiem przy ul. Szczawnickiej 32) według ustaleń Studium znajduje się w terenie MN – Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, a zatem jej przeznaczenie pod teren MN.2 jest całkowicie zgodne z kierunkiem wskazanym w dokumencie Studium.
10	I.11	[...]*	Do projektu mpzp Rajsco II wnosi dla działek nr 64/1, 64/2, 64/3, 64/4 obr. 94 o obniżenie wskaźnika terenu biologicznie czynnego i umożliwienie na działkach utwardzonego parkingu.	64/1 64/2 64/3 64/4 obr. 94 Podgórze	R.15	R.15	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, ponieważ nie jest możliwe obniżenie wskaźnika terenu biologicznie czynnego. Przedmiotowe działki według wskazań Studium znajdują się w terenie ZR – Tereny zieleni nieurządzonej, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne, dla których w Tomie III dla jednostki urbanistycznej nr 53 Swoszowice-Rajsco określono wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej na poziomie min. 90 %.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									Zatem biorąc pod uwagę wskazania dokumentu Studium w zakresie funkcji podstawowej, w projekcie planu nie dopuszczono możliwości realizacji utwardzonego parkingu. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
11	I.12	[...]*	Uwaga dotyczy szerokości pasa drogi Szczawnicka Dzielnicy (X) Rajska II. Projektowany pas drogi jest za szeroki (14 m). Proponuje zmniejszenie planowanej szerokości do 6 m. Ta ulica jest bardzo blisko jego domu, a jej poszerzenie spowoduje pogorszenie warunków życia. Nie jest to trasa główna, a jedynie droga dojazdowa do jednorodzinnych domów.	ul. Szczawnicka	KDD.1	KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska II” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Szczawnickiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.1) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Szczawnickiej „do 14 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jej przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 6 m do ok. 9 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
12	I.13	[...]*	Wnioskuję o zmianę przeznaczenia określonego w projekcie planu miejscowego i ustalenie dla działki o numerze ew. 86/3 strefy oznaczonej symbolem MN.2 zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. <ul style="list-style-type: none"> - maksymalny udział powierzchni zabudowy: 30%; - maksymalna wysokość zabudowy: 11 m; - minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej: 70%. Uzasadnienie: Niżej podpisany, współwłaściciel nieruchomości położonej w obrębie P-95 Kraków – Podgórze, złożonej z działki ewidencyjnej o numerze 86/3, objętej jedną księgą wieczystą: <ul style="list-style-type: none"> - wnioskuję o zmianę przeznaczenia ww. działki wskazaną w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pod nazwą Rajska II poprzez określenie w odniesieniu do ww. działki – strefy oznaczonej symbolem - MN.2. - tj. tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę jednorodziną (jako uzupełnienie istniejącej funkcji terenu). Wskazuje, że ww. nieruchomość znajduje się pomiędzy ulicami Szczawnicka, Rytownicka i Osterwy, z istniejącą już zabudową mieszkaniową jednorodziną na tym terenie	86/3 obr. 95 Podgórze	MN.2 R.5 Rz.6	MN.2 R.5 Rz.6	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, ponieważ nie jest możliwe powiększenie Terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej MN.2 w proponowany w uwadze sposób, gdyż przeważająca część działki nr 86/3 według ustaleń Studium znajdują się w terenie <i>ZR – Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i> ”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>oraz dostępem do drogi publicznej – ulicy Osterwy – z zapewnionym służebnościami gruntowymi.</p> <p>Dodatkowo, na nieruchomościach sąsiadujących – złożonych z działek ewidencyjnych o numerach 86/4 (po podziale 86/5 i 86/6) oraz 88/4, znajdują się użytkowane obecnie dwa obiekty mieszkaniowe jednorodzinne, zrealizowane w oparciu o m.in. decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu terenu. Ponieważ – co wynika z przedstawionej mapy – dostęp do drogi publicznej – ulicy Osterwy do przedmiotowej nieruchomości odbywa się z działki stanowiącej drogę wewnętrzną o nr ew. 88/2 – uzasadnione jest dopuszczenie w MPZP Rajska II wnioskowanej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, jako że należąca do wnioskującego nieruchomość ma wszystkie cechy uzasadniające jej budowlany charakter.</p> <p>Takie przeznaczenie wpisuje się również w treść Strategii Rozwoju Miasta Krakowa, w tym w szczególności wskazywaną w niej prognozowaną tendencję przyrostu dodatkiego (wskaźnik znacząco wyższy niż średnia dla Polski) oraz prognozowany największy wzrost liczby mieszkańców m.in. w dzielnicy Podgórze, na terenie której znajdują się przedmiotowa nieruchomość, co wynika z następujących stwierdzeń:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Co cieszy szczególnie, nadal mamy i będziemy mieli dodatni przyrost naturalny (w 2016 r. +1807 osób) i dodatnie saldo migracji na pobyt stały – jako jeden z nielicznych dużych miast w kraju. Przyrost naturalny na 1000 mieszkańców w 2016 r. wyniósł w Krakowie 2,18 i był znacząco wyższy niż średnia dla Polski – 0.15” - „Analizując dane o licznie mieszkańców Krakowa warto pamiętać, że są one niepełne – niedoszacowanie liczby ludności Krakowa w stosunku do danych prezentowanych przez GUS oceniono w 2017 r. na ok 3% 62. Estymując to na dane dla 2021 r. można przyjąć, że w Krakowie mieszka ponad 800 tys. osób.” - „W porównaniu ze stanem z 02021 roku, zarówno w perspektywie 2030, jak i 2050 roku największe wzrosty liczby mieszkańców prognozowane są w: Dębnikach, Swoszowicach, Podgórzu, Czyżynach i Prądniku Białym. Z kolei największe spadki przewidywane są na Starym Mieście, w Bieńczycach, Prądniku Czerwonym, Krowodrzy i Nowej Hucie.” <p>Podsumowując, najistotniejszym argumentem przemawiającym za zmianą przeznaczenia tego terenu określonego w projekcie procedowanego mpzp Rajska II z terenu zieleni na tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej jest ład przestrzenny, który zmienił się w tym obszarze z uwagi na zrealizowane już w oparciu o wydane decyzje administracyjne o warunkach zabudowy obiekty budowlane.</p> <p>Dopuszczenie kontynuacji rozwoju zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na terenie należącej do wnioskującego nieruchomości przesądzi o możliwości uzupełnienia zabudowy mieszkaniowej zrealizowanej w sąsiedztwie oraz na nieruchomościach oznaczonych dz. ew. 86/4 (obecnie 86/5 i 86/6) oraz 88/4. Uzupełnienie istniejącej już zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na tym obszarze gwarantowałoby spójność architektoniczną tego obszaru oraz wypełniałoby powstałą lukę w zabudowie mieszkaniowej powstałej już po drugiej stronie drogi</p>						

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>wewnętrznej urządzonej na działce ew. nr 88/2. Powyższe stanowiłoby adaptację stanu istniejącego, zwiększając jednocześnie podaż terenów pod tę zabudowę oraz umożliwiając kształtowanie jednolitych struktur przestrzennych w tym rejonie. W ten sposób realizuje się dążenie do lokalizowania nowej zabudowy na obszarach o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej – w szczególności poprzez uzupełnienie istniejącej zabudowy. Są to obszary z dostępem do sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, elektroenergetycznej, gazowej oraz sieci i urządzeń telekomunikacyjnych, pozwalającej na realizację zabudowy o wnioskowanym przeznaczeniu.</p> <p>Jednocześnie – w odniesieniu dla parametrów zabudowy – Wnioskodawca proponuje wyznaczenie parametrów dla wnioskowanej strefy zabudowy mieszkaniowej zgodnej z tymi, które przewiduje projekt MPZP Rajsco II dla strefy oznaczonej symbolem MN. 2, tj.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nakaz kształtowania budynków mieszkalnych jednorodzinnych w układzie wolnostojącym albo bliźniaczym; 2) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 70%; 3) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,1-0,4; 4) maksymalną wysokość zabudowy: 11 m; 5) maksymalną wysokość zabudowy dla budynków gospodarczych, garaży wolnostojących i altan: 5m; 6) minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej: 70%. 						
13	I.14	[...]* [...]*	<p>Wnioskują o ustalenie strefy MN.2 – Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla działek o numerach ew. 86/4 (po podziale 86/5 i 86/6), (...), 88/7, (...), 86/2, 88/8, 88/6, 89/1, 88/4.</p> <p>- maksymalny udział powierzchni zabudowy: 30%;</p> <p>- maksymalna wysokość zabudowy: 11 m;</p> <p>- minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej: 70%.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>(...) wnioskują o zmianę przeznaczenia ww. działek wskazaną w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pod nazwą Rajko II i określenie w odniesieniu do ww. działek – strefy oznaczonej symbolem – MN. 2 – tj. tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę jednorodziną (jako uzupełnienie istniejącej funkcji terenu).</p> <p>Wskazują, że ww. nieruchomości znajdują się pomiędzy ulicami Szczawnicka, Rytownicka i Osterwy, z istniejącą już zabudową mieszkaniową jednorodziną na tym terenie oraz z dostępem do drogi publicznej – ulicy Osterwy – z zapewnionym służebnościami gruntowymi.</p> <p>Dodatkowo, na nieruchomościach złożonych z działek ewidencyjnych o numerach 86/4 oraz 88/4, znajdują się użytkowane obecnie dwa obiekty mieszkaniowe jednorodzinne, zrealizowane w oparciu o m.in. decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, z uwagi na zgodność planowanych inwestycji z zasadą dobrego sąsiedztwa. Ponieważ – co wynika z przedstawionej mapy – wzdłuż działki stanowiącej drogę wewnętrzną o nr ew. 88/2 położone są pozostałe działki objęte niniejszym wnioskiem - to jest nieruchomości o nr ew. 88/1, 88/7, 86/2, 88/8, 88/6</p>	<p>86/4 (86/5 86/6)</p> <p>88/7 86/2 88/8 88/6 89/1 88/4</p> <p>obr. 95 Podgórze</p>	<p>MN.2 R.5 Rz.6</p> <p>R.5</p>	<p>MN.2 R.5 Rz.6</p> <p>R.5</p>	<p>Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił części uwagi</p>	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła części uwagi</p>	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona w zakresie działek nr 86/6, 88/7, 86/2, 88/8, 88/6, 89/1, 88/4 oraz przeważającej części działki nr 86/5, ponieważ nie jest możliwe powiększenie Terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej MN.2 w proponowany w uwadze sposób, gdyż przedmiotowy obszar według ustaleń Studium znajduje się w terenie <i>ZR – Tereny zieleni nieurządzonej</i>, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne.</p> <p>W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „<i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i>”.</p> <p>W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>oraz 89/1 z dostępem do drogi publicznej - ulicy Osterwy – uzasadnione jest dopuszczenie w procedowanym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego wnioskowanej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej dla całego tego obszaru, umożliwiając w ten sposób zabudowę tych terenów zgodnie z parametrami wyznaczonymi w planie Rajska II.</p> <p>Powyższe byłoby również zgodne ze Strategią Rozwoju Miasta Krakowa, w tym w szczególności wskazywaną tendencją przyrostu dodatniego (wskaźnik znacząco wyższy niż średnia dla Polski) oraz prognozowanym największym wzrostem liczby mieszkańców m.in. w dzielnicy Podgórze, na terenie której znajdują się przedmiotowe nieruchomości, co wynika z następującym stwierdzeń:</p> <ul style="list-style-type: none"> – „Co cieszy szczególnie, nadal mamy i będziemy mieli dodatni przyrost naturalny (w 2016 r. + 1807 osób) i dodatnie saldo migracji na pobyt stały – jako jedno z nielicznych dużych miast w kraju. Przyrost naturalny na 100 mieszkańców w 2016 r, wyniósł w Krakowie 2,18 i był znacząco wyższy niż średnia dla Polski- 0,15.” – „Analizując dane o licznie mieszkańców Krakowa warto pamiętać, że są one niepełne – niedoszacowanie liczby ludności Krakowa w stosunku do danych prezentowanych przez GUS oceniono w 2017 r. na ok. 3% 62. Estymując to na dane dla 2021 r. można przyjąć, że w Krakowie mieszka ponad 800 tys. osób.” <p>„W porównaniu ze stanem z 2021 roku, zarówno w perspektywie 2030, jaki 2050 roku największe wzrosty liczby mieszkańców prognozowane są w: Dębnikach, Swoszowicach, Czyżynach i Prądniku Białym. Z kolei największe spadki przewidywane są na Starym Mieście, w Bieńczykach, Prądniku Czerwonym, Krowodrzy i Nowej Hucie.”</p> <p>Podsumowując, najistotniejszym argumentem przemawiającym za zmianą przeznaczenia tego terenu określonego w projekcie procedowanego MPZP Rajska II z terenu zieleni na tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej jest ład przestrzenny, który zmienił się w tym obszarze z uwagi na zrealizowane już w oparciu o wydane decyzje administracyjne o warunkach zabudowy obiekty budowlane.</p> <p>Dopuszczenie kontynuacji rozwoju zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na terenie zgłoszonych nieruchomości przesądzi o możliwości uzupełnienia zabudowy zrealizowanej na nieruchomościach oznaczonych dz. ew. 86/4 (obecnie 86/5 i 86/6) oraz 88/4, Uzupełnienie istniejącej już zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na tym obszarze gwarantowałoby spójność architektoniczną tego obszaru oraz wypełniałoby powstałą lukę w zabudowie mieszkaniowej powstałej już po drugiej stronie drogi wewnętrznej urządzonej na działce ew. nr 88/2.</p> <p>Powyższe stanowiłoby adaptację stanu istniejącego oraz realizację nowych budynków mieszkaniowych, zwiększając jednocześnie podaż terenów pod tę zabudowę oraz umożliwiając kształtowanie jednolitych struktur przestrzennych w tym rejonie. W ten sposób realizuje się dążenie do lokalizowania nowej zabudowy na obszarach o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej – w szczególności poprzez uzupełnienie istniejącej zabudowy. Są to obszary z dostępem do sieci</p>						

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>wodociągowej, kanalizacyjnej, elektroenergetycznej, gazowej oraz sieci i urządzeń telekomunikacyjnych, pozwalającej na realizację zabudowy o wnioskowanym przeznaczeniu.</p> <p>Jednocześnie - w odniesieniu dla parametrów zabudowy – Wnioskodawcy proponują wyznaczenie parametrów dla wnioskowanej strefy zabudowy mieszkaniowej zgodnych z tymi, które przewiduje projekt mpzp Rajsko II dla strefy oznaczonej symbolem MN.2, tj.</p> <p>1) nakaz kształtowania budynków mieszkalnych jednorodzinnych w układzie wolnostojącym albo bliźniaczym;</p> <p>2) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 70 %;</p> <p>3) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,1-0,4;</p> <p>4) maksymalną wysokość zabudowy: 11 m;</p> <p>5) maksymalną wysokość zabudowy dla budynków gospodarczych, garaży wolnostojących altan: 5 m;</p> <p>6) minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej: 70 %.</p>						
14	I.15	[...]*	<p>Jako mieszkańcy ulicy Osterwy, wnoszą o ustalenie pasa drogowego (poprzez jego zawężenie/zmniejszenie) do wartości 6-7 metrów (w zapisach planu jako KDD4. do 17 metrów). Szerokość projektowanego pasa drogowego w zapisach sporządzanego planu (projektu) MPZP Rajsko II, jest nie tylko nie akceptowalna z punktu widzenia społecznego, ale może także wywołać wiele uciążliwości dla właścicieli nieruchomości położonych przy wspomnianej ulicy w przyszłości. Wspomniana ulica jest traktowana przez wnioskodawców jako droga dojazdowa do domów a proponowany przez wnioskodawców pas drogowy o szer. 6-7 metrów jest w zupełności wystarczający, tym bardziej z uwagi na istniejącą zabudowę.</p> <p>Nadmieniają iż szerokości pasów drogowych innych wymienionych ulic w projekcie MPZP Rajsko II, są nie do zaakceptowania m.in. z wyżej wymienionych powodów. Wnoszą również o zawężenia pasów drogowych ulic: KDD1 do KDD11 do szerokości 6-8 metrów w zależności od ulicy, KDL1 – do 7-8 metrów, a KDZ1 ul. Kuryłowicza, do fizycznych szerokości istniejącej drogi.</p>	ul. Osterwy	KDD.4	KDD.4 MN.9	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Osterwy jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.4) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Osterwy „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi ok. 12 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5.
	I.16	[...]*		pozostałe ulice	KDD.1- KDD.11	KDD.1- KDD.11 MN.9 ZPb.5			
	I.17	[...]*			KDL.1	KDL.1			
	I.18	[...]*			KDZ.1	KDZ.1			
	I.19	[...]*							

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
15	I.20	[...]*	Jako mieszkańcy ulicy Szczawnickiej, wnoszą o ustalenie pasa drogowego (poprzez jego zawężenie/zmniejszenie) do wartości 6 metrów (w zapisach planu jako KDD1. do 14 metrów). Szerokość projektowanego pasa drogowego w zapisach sporządzanego planu (projektu) MPZP Rajsko II, jest nie tylko nie akceptowalna z punktu widzenia społecznego, ale może także wywołać wiele uciążliwości dla właścicieli nieruchomości położonych przy wspomnianej ulicy w przyszłości. Wspomniana ulica jest traktowana przez wnioskodawców jako droga dojazdowa do domów a proponowany przez wnioskodawców pas drogowy o szer. 6 metrów jest w zupełności wystarczający, tym bardziej z uwagi na istniejącą zabudowę. Nadmieniają iż szerokości pasów drogowych innych wymienionych ulic w projekcie MPZP Rajsko II, są nie do zaakceptowania m.in. z wyżej wymienionych powodów. Wnoszą również o zawężenia pasów drogowych ulic: KDD1 DO KDD11 do szerokości 6-8 metrów w zależności od ulicy, KDL1 - do 7-8 metrów, a KDZ1 ul. Kuryłowicza, do fizycznych szerokości istniejącej drogi.	ul. Szczawnicka pozostałe ulice	KDD.1	KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wyznaczenie ul. Szczawnickiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.1) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Szczawnickiej „do 14 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 6 m do ok. 9 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5 .
	I.21	[...]*			KDD.1- KDD.11	KDD.1- KDD.11 MN.9 ZPb.5			
	I.22	[...]*			KDL.1	KDL.1			
					KDZ.1	KDZ.1			
16	I.23	[...]*	Wnoszą o ustalenie pasa drogowego (poprzez jego zawężenie/zmniejszenie) do wartości 6 metrów (w zapisach planu jako KDD1. do 14 metrów). Szerokość projektowanego pasa drogowego w zapisach sporządzanego planu (projektu) MPZP Rajsko II, jest nie tylko nie akceptowalna z punktu widzenia społecznego, ale może także wywołać wiele uciążliwości dla właścicieli nieruchomości położonych przy wspomnianej ulicy w przyszłości. Wspomniana ulica jest drogą dojazdową do domów a proponowany pas drogowy o szer. 6 metrów jest w zupełności wystarczający, tym bardziej z uwagi na istniejącą zabudowę. Nadmieniają iż szerokości pasów drogowych innych wymienionych ulic w projekcie MPZP Rajsko II, są nie do zaakceptowania m.in. z wyżej wymienionych powodów. Wnoszą również o zawężenia pasów drogowych ulic: KDD1 do KDD11 do szerokości 6-8 metrów w zależności od ulicy, KDL1 - do 7-8 metrów, a KDZ1 ul. Kuryłowicza, do fizycznych szerokości istniejącej drogi.	ul. Szczawnicka pozostałe ulice	KDD.1	KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wyznaczenie ul. Szczawnickiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.1) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Szczawnickiej „do 14 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 6 m do ok. 9 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu,
	I.24	[...]*			KDD.1- KDD.11	KDD.1- KDD.11 MN.9 ZPb.5			
					KDL.1	KDL.1			
					KDZ.1	KDZ.1			

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									<p>ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;</p> <ul style="list-style-type: none"> – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5.
17	I.25 I.26	[...]* [...]*	<p>Jako mieszkańcy ulicy Szczawnickiej, wnoszą o ustalenie pasa drogowego (poprzez jego zawężenie/zmniejszenie) do wartości 7 metrów. Szerokość projektowanego pasa drogowego w zapisach sporządzanego planu (projektu) MPZP Rajska II, jest nie tylko nie akceptowalna z punktu widzenia społecznego, ale również może wywołać wiele uciążliwości dla właścicieli nieruchomości położonych przy wspomnianej ul. Szczawnickiej w przyszłości.</p> <p>Dodatkowo wprowadzenie w życie planu MPZP Rajska II spowoduje zwiększenie hałasu, który przyczyni się do dyskomfortu mieszkania na terenie Rajska dla zamieszkującej wspólnoty jak i zwierząt przebywających w pobliskim lesie zapisanym jako pomnik przyrody. Mieszkańcom okolicy zależy na cichej i spokojnej enklawie jaka jest do tej pory bez żadnych drastycznych zmian.</p>	ul. Szczawnicka	KDD.1	KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Szczawnickiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.1) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Szczawnickiej „do 14 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jej przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 6 m do ok. 9 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
18	I.27	[...]* + lista 44 podpisów	<p>Jako mieszkańcy ulicy Kuryłowicza, wnoszą o ustalenie pasa drogowego (poprzez jego zawężenie/zmniejszenie) do fizycznych wartości obecnej drogi (w zapisach planu jako KDZ1. ul. Kuryłowicza). Nadmieniają że obecnie trwają prace nad projektem MPZP Soboniewice II, w zakresie zawężenia pasa drogowego ulicy Kuryłowicza, zgodnie z poprawką przegłosowaną pozytywnie przez RMK (poprawka radnych do druku 3556). Szerokość projektowanego pasa drogowego w zapisach sporządzanego planu (projektu) MPZP Rajska II, jest nie tylko nieakceptowalna z punktu widzenia społecznego ale może wywołać wiele uciążliwości dla właścicieli nieruchomości położonych przy wspomnianej ulicy w przyszłości. Droga ta posiada chodniki po obu stronach, a mieszkańcy przy przebudowie tejże ulicy byli zapewnieni że pas drogowy, „nie wyjdzie” poza zakres fizyczny inwestycji. (wykonawczy)</p>	ul. Kuryłowicza	KDZ.1	KDZ.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczone w projekcie planu linie rozgraniczające ul. Kuryłowicza zostały zawężone na przeważającym ich przebiegu w stosunku do przebiegu wskazanego w obowiązującym planie, a także zostały dostosowane do przebiegu ul. Kuryłowicza wskazanego w projekcie planu „Soboniewice II” (po wprowadzeniu zmian wynikających z przegłosowanej w dniu 11.10.2023 r. poprawki Radnych Miasta Krakowa w tym zakresie z uwzględnieniem stanowiska Zarządu Dróg Miasta Krakowa z dnia 31.01.2024 r.); – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
19	I.28	[...]*	1. Pragną wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajsko II, dotyczących ulic takich jak ul. Droga Rokadowa - KDD.5.	1) ul. Droga Rokadowa	1) KDD.5	1) KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1 i 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1 i 2	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:
	I.29	[...]*	Jako mieszkańcy tej dzielnicy, uważają że obecne szerokości dróg, są w pełni wystarczające dla potrzeb komunikacyjnych. Proponowane większe szerokości dróg byłyby niezwykle uciążliwe dla mieszkańców, prowadząc do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy.	2) ul. Osterwy	2) KDD.4	2) KDD.4 MN.9			– wyznaczenie ul. Droga Rokadowa jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.5) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5 ;
	I.30	[...]*	Dodatkowo, warto zauważyć, że w rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększenie szerokości dróg jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego, ani ekonomicznego.	ul. Tuchowska	KDD.3	KDD.3			– wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Droga Rokadowa „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi ok. 11-13 m;
	I.31	[...]*	Należy również stwierdzić, że proponowana aktualnie szerokość drogi KDD.5 po pierwsze w ogóle nie uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieruchomościach, a także wielu innych uwarunkowań terenowych. Po drugie, poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.	ul. Nad Fosą	KDD.7 KDD.8 KDW.5	KDD.7 KDD.8 KDW.5			– w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;
	I.32	[...]*	Istotne jest również to, że proponowane w projekcie parametry oraz przebieg drogi KDD.5 w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem drogi. Taka sytuacja w sposób negatywny wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa. (...) Zauważenia przy tym wymaga, że obowiązujący aktualnie na tym terenie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko” został uchwalony z końcem 2013 roku. W planie tym przewidziano znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż w aktualnie procedowanym planie miejscowym. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji. Zgodnie z przyjętym w tym zakresie orzecnictwem sądowo-administracyjnym, gmina, mająca wyłączną kompetencję do planowania miejscowego, może samodzielnie kształtować sposób zagospodarowania	ul. Szczawnicka ul. Rytownicza ul. Kuryłowicza	KDD.1 KDZ.1	KDD.1 KDZ.1			– w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9 .

1	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu, pod warunkiem, że działa w granicach i na podstawie prawa, i oczywiście władztwa tego nie nadużywa (tak wyrok NSA z dnia 9 czerwca 1995 r., IV SA 346/93, ONSA 1996/3/125).</p> <p>2. Mając na uwadze powyższe argumenty, wnoszą o zmniejszenie szerokości pasa drogowego przy ul. Droga Rokadowa do 7 metrów oraz utrzymania pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Osterwy, Tuchowska, Nad Fosą, Szczawnicka, Rytownicza i Kuryłowicza.</p> <p>3. (...).</p>						
20	I.33	[...]*	Wnoszą o:	1) KDD.5	1) KDD.5	1) KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1 i 3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1 i 3	Ad 1. Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż szerokość pasa drogowego ul. Droga Rokadowa (KDD.5) nie została zawężona do postulowanego parametru z uwagi na konieczność zapewnienia rezerwy terenu pod niezbędne elementy układu drogowego. Niemniej jednak na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5 linie rozgraniczające ww. drogi zostały skorygowane w sposób pozwalający na zapewnienie prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru.
	I.34	[...]*	<p>1. zmniejszenie szerokości drogi w liniach rozgraniczających terenów oznaczonych symbolem KDD.5 do 7 m, w szczególności na odcinkach przebiegających przy istniejącej zabudowie</p> <p>2. (...)</p> <p>3. utrzymania pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Kuryłowicza, Nad Fosą, Tuchowska, Osterwy.</p> <p><i>Uwagi zawierają obszernie uzasadnienie.</i></p>	3) ul. Kuryłowicza	3) KDZ.1	3) KDZ.1			Ad 3. Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:
				ul. Nad Fosą	KDD.7 KDD.8 KDW.5	KDD.7 KDD.8 KDW.5			– w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;
				ul. Tuchowska	KDD.3	KDD.3			– w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9 .
				ul. Osterwy	KDD.4	KDD.4 MN.9			
21	I.35	[...]*	<p>1. Wnosi o zmniejszenie szerokości pasa drogowego przy ul. Droga Rokadowa do 7 metrów</p> <p>oraz</p> <p>2. utrzymanie pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Osterwy, Tuchowska, Nad Fosą, Szczawnicka, Rytownicza i Kuryłowicza. Takie działanie z pewnością przyczyni się do utrzymania</p>	1) KDD.5	1) KDD.5	1) KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:
				2) ul. Osterwy	2) KDD.4	2) KDD.4 MN.9			– wyznaczenie ul. Droga Rokadowa jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.5) we wskazanych na rysunku

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>jakości życia mieszkańców oraz zachowania spójnego charakteru dzielnicy.</p> <p><i>Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.</i></p>	<p>ul. Tuchowska</p> <p>ul. Nad Fosą</p> <p>ul. Szczawnicka ul. Rytownicza</p> <p>ul. Kuryłowicza</p>	<p>KDD.3</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p> <p>KDD.1</p> <p>KDZ.1</p>	<p>KDD.3</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p> <p>KDD.1</p> <p>KDZ.1</p>			<p>planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5;</p> <p>– wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Droga Rokadowa „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi ok. 11-13 m;</p> <p>– w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;</p> <p>– w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9.</p>
22	I.36	[...]*	<p>Wnosi o:</p> <p>1. zmniejszenie szerokości drogi w liniach rozgraniczających terenów oznaczonych symbolem KDD.5 do 7 m, w szczególności na odcinkach przebiegających przy istniejącej zabudowie,</p> <p>2. (...);</p> <p>3. utrzymania pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Kuryłowicza, Nad Fosą, Tuchowska, Osterwy.</p> <p>4. (...).</p> <p><i>Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.</i></p>	<p>1) KDD.5</p> <p>3) ul. Kuryłowicza</p> <p>ul. Nad Fosą</p> <p>ul. Tuchowska</p> <p>ul. Osterwy</p>	<p>1) KDD.5</p> <p>3) KDZ.1</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p> <p>KDD.3</p> <p>KDD.4</p>	<p>1) KDD.5 ZPb.5</p> <p>3) KDZ.1</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p> <p>KDD.3</p> <p>KDD.4 MN.9</p>	<p>Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1 i 3</p>	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1 i 3</p>	<p>Ad 1. Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż szerokość pasa drogowego ul. Droga Rokadowa (KDD.5) nie została zawężona do postulowanego parametru z uwagi na konieczność zapewnienia rezerwy terenu pod niezbędne elementy układu drogowego. Niemniej jednak na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5 linie rozgraniczające ww. drogi zostały skorygowane w sposób pozwalający na zapewnienie prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru.</p> <p>Ad 3. Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <p>– w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									- w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9 .
23	I.37	[...]* [...]*	<p>W związku z projektem planu Rajska II chcieliby wyrazić swoje obawy dotyczące proponowanych szerokości dróg, takich jak ul. Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka i Nad Fosą. Jako mieszkańcy tej dzielnicy, mają kilka argumentów przeciwko zwiększaniu szerokości tych ulic:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Obecne szerokości są wystarczające: Istniejące drogi w Rajsce zapewniają dostateczną przepustowość ruchu. Zwiększenie szerokości może prowadzić do niepotrzebnych kosztów i utrudnień dla mieszkańców. 2. Uciążliwość dla mieszkańców: Większe szerokości dróg mogą wpłynąć negatywnie na jakość życia mieszkańców. Hałas, zanieczyszczenie powietrza i utrudnienia w poruszaniu się mogą być uciążliwe. 3. Brak terenów budowanych: W rejonie Rajska nie ma dużo dostępnych terenów budowanych. Zwiększenie szerokości dróg może ograniczyć przestrzeń dla nowych inwestycji. <p>W związku z powyższym, uważa, że zwiększanie szerokości dróg jest bezzasadne i może negatywnie wpłynąć na jakość życia mieszkańców. W związku z powyższym wnosi o zmniejszenie szerokości pasów drogowych ww. ulic do istniejących w obecnym planie Rajska.</p>	<p>ul. Droga Rokadowa</p> <p>ul. Osterwy</p> <p>ul. Szczawnicka</p> <p>ul. Nad Fosą</p>	<p>KDD.5</p> <p>KDD.4</p> <p>KDD.1</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p>	<p>KDD.5 ZPb.5</p> <p>KDD.4 MN.9</p> <p>KDD.1</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p>	<p>Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi</p>	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</p>	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; - w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5.
24	I.38	[...]*	<p>Wnosi o zwężenie pasów drogowych, które są absolutnie szerokie, wnosi o zwężenie tych pasów do szerokości 7 metrów, dotyczy to ulicy KDD11. Golkowickiej przy działkach o numerach 188/2 i 188/3 obręb 94 Rajska Podgórze. Przy planowanej szerokości pasa drogowego 16 m na działce nie będzie mogła wybudować w przyszłości żadnego domu. Prosi o pozytywne rozpatrzenie prośby.</p>	<p>ul. Golkowicka</p>	<p>KDD.11</p>	<p>KDD.11</p>	<p>Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi</p>	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</p>	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wyznaczenie ul. Golkowickiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.11) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; - wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Golkowickiej „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast w rejonie działki nr 188/2 jego szerokość wynosi ok. 10 m (tak jak w obowiązującym planie); - w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
25	I.39	[...]*	Wnioskuję o zawężenie terenów komunikacji dot. ulic: KDD.1 Rytownicza, KDD.3 Tuchowska, KDD.4 Osterwy, KDD.5 Rokadowa. Poszerzenie przewidziane w planie spowoduje dużą uciążliwość związaną z natężeniem ruchu, zwiększenie hałasu i zmniejszenie bezpieczeństwa. Będzie też wymagało wycięcia wielu drzew. Przy obecnej i planowanej zabudowie jednorodzinnej wystarczające będą szerokości 8-9 metrów.	ul. Rytownicza ul. Tuchowska ul. Osterwy ul. Droga Rokadowa	KDD.1 KDD.3 KDD.4 KDD.5	KDD.1 KDD.3 KDD.4 MN.9 KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5 .
26	I.40	[...]* [...]* [...]*	Dotyczy sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Rajsko II. Prośbę, którą kierują dotyczy przekształcenia działki 124 i 125 obręb 0094 Podgórze przy ulicy Kenara z rolnej na budowlaną. Działki te znajdują się przy samej ul. Kenara w niedalekim sąsiedztwie znajdują się budynki mieszkalne.	124 125 obr. 94 Podgórze	R.15	R.15	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił części uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła części uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona w zakresie działki nr 124 i południowej części działki nr 125, które według ustaleń Studium znajdują się w terenie <i>ZR – Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i> ”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
27	I.41	[...]* [...]*	Dotyczy sporządzanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Rajsko II. Chodzi o przekwalifikowanie działki nr 191/1 obręb 0094 Podgórze położonej przy ul. Golkowickiej z rolnej na budowlaną. Działka ta położona jest wzdłuż ul. Golkowickiej gdzie po jej prawej stronie istnieje zabudowa mieszkaniowa.	191/1 obr. 94 Podgórze	MN.20 KDD.11	MN.20 KDD.11	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił części uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła części uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona dla północno-zachodniego fragmentu działki, który został przeznaczony pod drogę publiczną klasy dojazdowej KDD.11 w celu poprawy obsługi komunikacyjnej tej części miasta, w tym zapewnienie powiązania układu drogowego objętego planem miejscowym z układem poza jego granicami.
28	I.42	[...]* (2 pisma)	Prośba dotyczy przekwalifikowania działek nr 188/3 i 188/2 obręb 94 Podgórze przy ul. Golkowickiej z Z.24 na MN. Prośbę swą motywuje tym, iż powyższe działki znajdują się w bliskim sąsiedztwie zabudowań oraz terenów oznaczonych jako tereny budowlane MN. Ponadto pragnie podkreślić, że obie działki są w bezpośrednim sąsiedztwie mediów (woda, prąd, gaz) oraz z dojazdem (droga	188/2 188/3 obr. 94 Podgórze	R.15 KDD.11 R.15	R.15 KDD.11 R.15	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowe działki według ustaleń Studium znajduje się w terenie <i>ZR – Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy</i>

1	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>asfaltowa). Ma 25-letniego syna i chciałby postawić na tych działkach swój dom. Od 30 lat ubiegają się o przekwalifikowanie tych działek na budowę domu dla rodziny. Prosi o pozytywne rozpatrzenie.</p>						<p><i>i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego”.</i> W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Jednocześnie wyjaśnia się, że przeznaczenie części działki nr 188/2 pod drogę publiczną klasy dojazdowej KDD.11 w granicach wskazanych w projekcie planu, ma na celu poprawę obsługi komunikacyjnej tej części miasta, w tym zapewnienie powiązania układu drogowego objętego planem miejscowym z układem poza jego granicami.</p>
29	I.43	[...]*	<p>Jako mieszkaniec dzielnicy Rajsko, chciałby wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajsko II, dotyczących ulic takich jak Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka oraz Nad Fosą. Przedstawia szczegółowe argumenty uzasadniające opinię oraz wnosi o zmniejszenie szerokości pasa drogowego do 7 metrów.</p> <p>1. Obecne szerokości dróg są wystarczające: Obecne szerokości dróg w pełni zaspokajają potrzeby komunikacyjne mieszkańców. Zwiększenie szerokości dróg może prowadzić do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy.</p> <p>2. Brak dużej ilości terenów budowlanych: W rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększanie szerokości dróg, jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego ani ekonomicznego.</p> <p>3. Niezgodność z istniejącą zabudową: Proponowana szerokość ulic takich jak Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka oraz Nad Fosą nie uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieruchomościach oraz wielu innych uwarunkowań terenowych. Poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.</p> <p>4. Negatywny wpływ na prawo własności: Proponowane parametry oraz przebieg ulic takich jak Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka oraz Nad Fosą w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem dróg. Taka sytuacja negatywnie wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa.</p> <p>5. Zasady prawa i orzecznictwa: Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sądów administracyjnych, organ planistyczny nie może kształtować w sposób dowolny przeznaczenia</p>	<p>ul. Droga Rokadowa</p> <p>ul. Osterwy</p> <p>ul. Szczawnicka</p> <p>ul. Nad Fosą</p>	<p>KDD.5</p> <p>KDD.4</p> <p>KDD.1</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p>	<p>KDD.5 ZPb.5</p> <p>KDD.4 MN.9</p> <p>KDD.1</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p>	<p>Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi</p>	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</p>	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; - w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>nieruchomości. W wyroku z dnia 12 stycznia 2000 r., P 11/98 (OTK 2000, Nr 1, poz. 3), Trybunał Konstytucyjny stwierdził że dopuszczalność ograniczeń prawa własności musi być oceniana z punktu widzenia zasady proporcjonalności (zakazu nadmiernej ingerencji). Ograniczenia prawa własności są dopuszczalne tylko w zakresie, w jakim nie naruszają "istoty" tego prawa (art. 64 ust. 3 Konstytucji RP). Każde ograniczenie praw i wolności jednostki musi być oceniane pod kątem "konieczności w demokratycznym państwie", czyli czy tego samego celu nie można było osiągnąć przy użyciu innych środków, mniej uciążliwych dla obywatela.</p> <p>6. Niespójność z wcześniejszymi planami: Obowiązujący obecnie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru "Rajsko", uchwalony z końcem 2013 roku, przewiduje znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż aktualnie procedowany plan miejscowy. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji.</p> <p>Mając na uwadze powyższe argumenty, wnosi o pozostawienie szerokości dróg takich jak Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka oraz Nad Fosą w obecnym stanie, co z pewnością przyczyni się do utrzymania jakości życia mieszkańców oraz zachowania charakteru dzielnicy.</p> <p>Nie widzi potrzeby poszerzania ulicy. Spowoduje to jedynie nasilenie ruchu i dyskomfort w codziennej egzystencji. Wystarczy szum z autostrady. Lepiej przeznaczyć fundusze na ekrany przy autostradzie.</p>						
30	I.44	[...]*	<p>Jako mieszkaniec dzielnicy Rajsko, chciałby wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajsko II, dotyczących ulic takich jak Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka oraz Nad Fosą. Przedstawia szczegółowe argumenty uzasadniające opinię oraz wnosi o zmniejszenie szerokości pasa drogowego do 7 metrów.</p> <p>1. Obecne szerokości dróg są wystarczające: Obecne szerokości dróg w pełni zaspokajają potrzeby komunikacyjne mieszkańców. Zwiększenie szerokości dróg może prowadzić do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy.</p> <p>2. Brak dużej ilości terenów budowlanych: W rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększanie szerokości dróg, jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego ani ekonomicznego.</p> <p>3. Niezgodność z istniejącą zabudową: Proponowana szerokość ulic takich jak Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka oraz Nad Fosą nie uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieruchomościach oraz wielu innych uwarunkowań terenowych. Poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.</p> <p>4. Negatywny wpływ na prawo własności:</p>	<p>ul. Droga Rokadowa</p> <p>ul. Osterwy</p> <p>ul. Szczawnicka</p> <p>ul. Nad Fosą</p>	<p>KDD.5</p> <p>KDD.4</p> <p>KDD.1</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p>	<p>KDD.5 ZPb.5</p> <p>KDD.4 MN.9</p> <p>KDD.1</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p>	<p>Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi</p>	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</p>	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdująca się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>Proponowane parametry oraz przebieg ulic takich jak Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka oraz Nad Fosą w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem dróg. Taka sytuacja negatywnie wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa.</p> <p>5. Zasady prawa i orzecznictwa: Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sądów administracyjnych, organ planistyczny nie może kształtować w sposób dowolny przeznaczenia nieruchomości. W wyroku z dnia 12 stycznia 2000 r., P 11/98 (OTK 2000, Nr 1, poz. 3), Trybunał Konstytucyjny stwierdził że dopuszczalność ograniczeń prawa własności musi być oceniana z punktu widzenia zasady proporcjonalności (zakazu nadmiernej ingerencji). Ograniczenia prawa własności są dopuszczalne tylko w zakresie, w jakim nie naruszają "istoty" tego prawa (art. 64 ust. 3 Konstytucji RP). Każde ograniczenie praw i wolności jednostki musi być oceniane pod kątem "konieczności w demokratycznym państwie", czyli czy tego samego celu nie można było osiągnąć przy użyciu innych środków, mniej uciążliwych dla obywatela.</p> <p>6. Niespójność z wcześniejszymi planami: Obowiązujący obecnie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru "RAJSKO", uchwalony z końcem 2013 roku, przewiduje znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż aktualnie procedowany plan miejscowy. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji, Mając na uwadze powyższe argumenty, wnosi o pozostawienie szerokości dróg takich jak Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka oraz Nad Fosą w obecnym stanie, co z pewnością przyczyni się do utrzymania jakości życia mieszkańców oraz zachowania charakteru dzielnicy.</p>						
31	L45	[...]*	<p>Jako mieszkaniec ulicy Nad Fosą, wnosi o ustalenie pasa drogowego (poprzez jego zwężenie/zmniejszenie) do wartości 5-6 metrów (w zapisach planu jako KDD4, do 16 metrów). Szerokość projektowanego pasa drogowego w zapisach sporządzanego planu (projektu) MPZP Rajsko II, jest nie tylko nie akceptowalna z punktu widzenia społecznego, ale może także wywoływać wiele uciążliwości dla właścicieli nieruchomości położonych przy wspomnianej ulicy w przyszłości. Wspomniana ulica jest traktowana jako droga dojazdowa do domów a proponowany pas drogowy o szer. 5-6 metrów jest w zupełności wystarczający, tym bardziej z uwagi na istniejącą zabudowę.</p> <p>Nadmienia iż szerokości pasów drogowych innych wymienionych ulic w projekcie MPZP Rajsko II, są nie do zaakceptowania m.in. z wyżej wymienionych powodów. Wnosi również o zawężenia pasów drogowych ulic: KDD1 do KDD11 do szerokości 6-8 metrów w zależności od ulicy, KDL1 -do 7-8 metrów, a KDZ1 ul. Kuryłowicza, do fizycznych szerokości istniejącej drogi.</p>	<p>ul. Nad Fosą</p> <p>ul. Osterwy</p> <p>pozostałe ulice</p>	<p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p> <p>KDD.4</p> <p>KDD.1- KDD.11</p> <p>KDL.1</p> <p>KDZ.1</p>	<p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p> <p>KDD.4 MN.9</p> <p>KDD.1- KDD.11 MN.9 ZPb.5</p> <p>KDL.1</p> <p>KDZ.1</p>	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.7, KDD.8) i ul. Osterwy (KDD.4) jako dróg publicznych klasy dojazdowej we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9; obecny przebieg linii rozgraniczających drogi KDD.7 (ul. Nad Fosą) wynika z wytycznych Komisji Planowania Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Krakowa, zawartych w opinii nr 281/2022 z dnia

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									<p>27.06.2022 r.;</p> <ul style="list-style-type: none"> - wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” i ul. Osterwy „do 15 m” dotyczy wartości w ich najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części ich przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 7 m do ok. 12 m. - w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; - w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5.
32	I.46	[...]*	<p>Jest właścicielem nieruchomości zabudowanej domem jednorodzinny (...) w Krakowie, działka nr ewidencyjny 21/4, która znalazła się w obszarze projektowanego planu RAJSKO II.</p> <p>W ramach projektowanego planu RAJSKO II ul. Nad Fosą ma być rozbudowana jako droga dwukierunkowa KDD.7. i KDD.8. i w tym celu ma zostać znacznie poszerzona w relacji do istniejących jej parametrów. Spowoduje to wywłaszczenie licznych właścicieli działek w tym wnioskującej, w zakresie istotnych części terenu działek, zapewniających ich właściwe funkcjonowanie.</p> <p>Wnosi o pozostawienie ul. Nad Fosą w jej obecnym kształcie, gdyż okoliczna infrastruktura zabudowań i ukształtowania terenu wyklucza jej funkcjonowanie jako drogi dwukierunkowej.</p> <p>Wnosi o ustalenie w ramach planu pasa drogowego ul. Nad Fosą (poprzez jego zawężenie/zmniejszenie) do wartości 5-6 metrów (w zapisach planu jako. KDD.4 do 16 metrów). Obecna szerokość tej ulicy projektowana w ramach planu jest nie tylko nieakceptowalna z punktu widzenia społecznego, ale może wywołać katastrofalne skutki i uciążliwość dla właścicieli położonych przy niej nieruchomości. Ulica Nad Fosą jest drogą dojazdową do nielicznych domów przy niej zlokalizowanej i powinna taką pozostać. Proponowany przez wnioskujących pas drogowy o szerokości 5-6 metrów będzie w zupełności wystarczający dla tego celu, a nie zakłóci istniejącej zabudowy, infrastruktury ani ekosystemu krajobrazowego.</p> <p>Wnosi zwłaszcza o odstąpienie w ramach planu od poszerzenia ulicy Nad Fosą na wysokości działki nr 21/4 poprzez zabranie jej części tej działki, gdyż brak użytkowania tej części nieruchomości pozbawi wnioskującą możliwości normalnego korzystania z nieruchomości i budynku mieszkalnego. Aktualny projekt planu przewiduje, iż garaż będzie znajdował się w pasie drogi, tak</p>	<p>ul. Nad Fosą</p> <p>ul. Osterwy</p> <p>pozostałe ulice</p>	<p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p> <p>KDD.4</p> <p>KDD.1- KDD.11</p> <p>KDL.1</p> <p>KDZ.1</p>	<p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p> <p>KDD.4 MN.9</p> <p>KDD.1- KDD.11 MN.9 ZPb.5</p> <p>KDL.1</p> <p>KDZ.1</p>	<p>Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi</p>	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</p>	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości pasów drogowych do postulowanych parametrów, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a istniejące zagospodarowanie nie wymaga wprowadzenia alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych w tym zakresie.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.7, KDD.8) i ul. Osterwy (KDD.4) jako dróg publicznych klasy dojazdowej we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9; - obecny przebieg linii rozgraniczających drogi KDD.7 (ul. Nad Fosą) wynika z wytycznych Komisji Planowania Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Krakowa, zawartych w opinii nr 281/2022 z dnia 27.06.2022 r.; - wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” i ul. Osterwy „do 15 m” dotyczy wartości w ich najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części ich przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 7 m do ok. 12 m. - w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>samo jak brama wejściowa do mojej nieruchomości. Uniemożliwi to normalne korzystanie z domu pozbawiając wnioskującą wjazdu do garażu, jak i postoję jakichkolwiek pojazdów przed domem. Nie będzie miała też normalnego wejścia frontowego do domu, co spowoduje iż nieruchomość zostanie pozbawiona podstawowych funkcji użytkowych.</p> <p>Ponadto dom usytuowany jest na skarpie o dużym stopniu nachylenia, więc wszelkie prace „podkopujące” skarpe i naruszające istniejące ukształtowanie terenu zagrażać będą budynkowi mieszkalnemu.</p> <p>W ramach obecnego planu droga Nad Fosą ma być rozbudowana jako droga dwukierunkowa dostosowana do obecnie obowiązujących parametrów, a co będzie wymagało istotnej ingerencji w obecną infrastrukturę – z jednej strony naruszenie skarpy, na jakiej opierają się zabudowania domów, a z drugiej strony nadsypywania uskoków działki by stworzyć podłoże do budowania drogi o wymaganej prawem wielkości. Spowoduje to drastyczną zmianę w obecnym ekosystemie i infrastrukturze terenu, nie mówiąc już o obniżeniu funkcjonalności poszczególnych nieruchomości zabudowanych.</p> <p>Z tego co jest wnioskującej wiadome to nie wykonano żadnych badań oddziaływania prac budowlanych w zakresie planowanej rozbudowy drogi dwukierunkowej na ul. Nad Fosą na istniejące zabudowania, w tym zwłaszcza jej budynek, który znajduje się najbliżej obecnie istniejącej drogi. Nie wykonano także żadnych analiz ewentualnego oddziaływania funkcjonowania rozbudowanej drogi dwukierunkowej i wzmożonego na niej ruchu drogowego na istniejące zabudowania. Niewątpliwie grozi to katastrofą budowlaną. Obecna przepustowość drogi Nad Fosą - ze względu na jej wąskość i krętość - jest bardzo ograniczona i praktycznie służy wyłącznie mieszkańcom zlokalizowanych przy drodze nielicznych domów jednorodzinnych. W przypadku jej rozbudowania i powiększenia do obecnych wymogów dla dróg dwukierunkowych ruch tą drogą ulegnie zapewne istotnemu zwiększeniu, w tym przejeżdżaniu niż przez pojazdy o większym tonażu niż samochody osobowe. Będzie to skutkować negatywnym oddziaływaniem na istniejące zabudowania, nie tylko w zakresie wzmożonego hałasu, zanieczyszczeń spalinami, ale także drgań które mogą spowodować osuwanie się skarp.</p> <p>Ponadto ulica Nad Fosą znajduje się w obszarze krajobrazowym, który powinien być chroniony, a ingerencja rozbudowy drogi dwukierunkowej oraz wzmożony ruch samochodowy spowoduje naruszenie tego obszaru negatywnymi czynnikami, który zniszczy istniejący ekosystem i istotnie naruszy dotychczasowe walory estetyczne i biologiczne tego terenu.</p> <p>Uważa także, że szerokości pasów drogowych innych ulic objętych projektem są również nieakceptowalne z powodów społecznych zakłócenia dotychczasowej infrastruktury i życia mieszkańców, więc wnosi o rozważenie możliwości zawężenia projektowanych pasów drogowych ulic KDD1 - KDD11 do szerokości 6-8 metrów w zależności od ulicy, KDL1 do 7-8 metrów, a KDZ1 ul. Kuryłowicza do fizycznych szerokości istniejącej drogi.</p>						<p>rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;</p> <p>– w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
33	I.47	[...]*	Prosi o przeznaczenie nieruchomości działka o numerze 228/4 obr. P94 przy ul. Kuryłowicza na tereny zabudowy: mieszkalnej jednorodzinnej. Prosi zgodę na możliwości realizacji zabudowy na podstawie szczegółowych badań geologicznych wyprzedzających budowę.	228/4 obr. 94 Podgórze	R.14 KDZ.1	R.14 KDZ.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż z uwagi na wskazane na terenie działki nr 228/4 osuwisko nr 85809 i jego strefę buforową, wyznaczenie na jej części (wskazanej w Studium jako tereny MN) terenu pod zabudowę nie ma uzasadnienia. W karcie ww. osuwiska oceniono możliwości wystąpienia dalszych ruchów osuwiskowych: <i>osuwisko jest okresowo aktywne. Wystąpienie dalszych ruchów jest bardzo prawdopodobne. Przemieszczenia mogą nastąpić na skutek długotrwałych lub intensywnych opadów deszczu, wiosennych roztopów oraz zdarzeń o charakterze katastrofalnym.</i> Jednocześnie wyjaśnia się, że przeznaczenie części działki pod drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 w granicach wskazanych w projekcie planu, ma na celu poprawę obsługi komunikacyjnej tej części miasta, w tym zapewnienie powiązania układu drogowego objętego planem miejscowym z układem poza jego granicami.
34	I.49	[...]*	Prosi o przeznaczenie nieruchomości działka o numerze 224 obr. P94 przy ul. Kuryłowicza na tereny zabudowy: mieszkalnej jednorodzinnej. Prosi zgodę na możliwości realizacji zabudowy na podstawie szczegółowych badań geologicznych wyprzedzających budowę.	224 obr. 94 Podgórze	R.14	R.14	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – <i>Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i> ”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
35	I.50	[...]*	Prosi o przeznaczenie nieruchomości działka o numerze 230/4 obr. P94 przy ul. Kuryłowicza na tereny zabudowy: mieszkalnej jednorodzinnej. Prosi zgodę na możliwości realizacji zabudowy na podstawie szczegółowych badań geologicznych wyprzedzających budowę.	230/4 obr. 94 Podgórze	R.14 KDZ.1	R.14 KDZ.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż z uwagi na wskazane na terenie działki nr 230/4 osuwisko nr 85809 i jego strefę buforową, wyznaczenie na jej części (wskazanej w Studium jako tereny MN) terenu pod zabudowę nie ma uzasadnienia. W karcie ww. osuwiska oceniono możliwości wystąpienia dalszych ruchów osuwiskowych: <i>osuwisko jest okresowo aktywne. Wystąpienie dalszych ruchów jest bardzo prawdopodobne. Przemieszczenia mogą nastąpić na skutek długotrwałych lub intensywnych opadów deszczu, wiosennych roztopów oraz zdarzeń o charakterze katastrofalnym.</i> Jednocześnie wyjaśnia się, że przeznaczenie części działki pod drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 - ul. Kuryłowicza w granicach wskazanych w projekcie planu, ma na celu poprawę obsługi komunikacyjnej tej części miasta, w tym zapewnienie powiązania układu drogowego objętego planem miejscowym z układem poza jego granicami.
36	I.51	[...]*	Prosi o przeznaczenie nieruchomości działka o numerze 223/4 obr. P-94 przy ul. Kuryłowicza na tereny zabudowy: mieszkalnej jednorodzinnej. Prosi zgodę na możliwości realizacji zabudowy na	223/4 obr. 94 Podgórze	R.14	R.14	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – <i>Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			podstawie szczegółowych badań geologicznych wyprzedzających budowę.						<p>W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „<i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i>”.</p> <p>W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).</p>
37	I.52	[...]*	Wnioskuję o dokonanie zmiany w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Rajska II i zmianę przeznaczenia działki nr 219/2 obr. 94 Kraków – Podgórze (Rajska) z terenów rolniczych (R.) na teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN.).	219/2 obr. 94 Podgórze	R.14	R.14	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – Tereny zieleni nieurządzonej, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne.</p> <p>W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „<i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i>”.</p> <p>W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).</p>
38	I.53	[...]*	Jako właścicielka działki położonej przy ul. (...) nie zgadza się na poszerzenie drogi (Kuryłowicza) do 20 m, tak jak to zostało uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego Rajska II. Nie wyraża na to zgody ponieważ wiąże się ta inwestycja z dużymi utrudnieniami tj. nadmierny hałas, problem z wyjazdem i wjazdem na posesję z budowy jakichkolwiek inwestycji i planach, które dotyczą jej działki.	ul. Kuryłowicza	KDZ.1	KDZ.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczone w projekcie planu linie rozgraniczające ul. Kuryłowicza zostały zawężone na przeważającym ich przebiegu w stosunku do przebiegu wskazanego w obowiązującym planie, a także zostały dostosowane do przebiegu ul. Kuryłowicza wskazanego w projekcie planu „Sobonowice II” (po wprowadzeniu zmian wynikających z przegłosowanej w dniu 11.10.2023 r. poprawki Radnych Miasta Krakowa w tym zakresie z uwzględnieniem stanowiska Zarządu Dróg Miasta Krakowa z dnia 31.01.2024 r.); – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych /

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
39	I.54	[...]*	Wnioskuję o ustalenie strefy strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkalną jednorodziną. Dz. 167 obr. 94 ul. Golkowicka. Składa uwagę w przedmiocie działki 167 wnosząc o zaliczenie jej do kategorii przeznaczenia terenów na zabudowę mieszkaniową jednorodziną. Uzasadnienie: Działka 167 spełnia wszystkie parametry działki budowlanej. Stanowi nieruchomość gruntową której wielkość, cechy geometryczne, bezpośredni dostęp do drogi publicznej, a także możliwość wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej (w sąsiedztwie nieruchomości wodociąg, gaz, energetyka). Jej nieruchomość ma bardzo dużą powierzchnię, tak więc przynajmniej jej część można by było przeznaczyć pod zabudowę jednorodziną. Chciałaby jeszcze uzasadnić i zaznaczyć tym że ma troje dzieci, a działka 167 została jej podarowana przez rodziców. W przyszłości chciałaby przekazać przynajmniej jednemu z dzieci, tak aby mogło mieć jakiś start i mogło wybudować dla siebie dom jednorodzinny. Reasumując uwagi są uzasadnione. Stąd wnosi o ich uwzględnienie.	167 obr. 94 Podgórze	Rz.11	Rz.11	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – Tereny zieleni nieurządzonej, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <u>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</u> ”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
40	I.55	[...]*	Zwraca się z wnioskiem o przekształcenie działki, której jest właścicielką z rolnej na budowlaną. Wniosek swój motywuje tym, że działka ta była budowlana oraz posiadała prawomocne pozwolenie na budowę. Działka nr 182/5 – w planie zagospodarowania działka jest jako rolna (R.16), natomiast wnioskuję o przekształcenie jej na budowlaną.	182/5 obr. 94 Podgórze	R.16	R.16	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – Tereny zieleni nieurządzonej, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <u>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</u> ”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
41	I.56	[...]*	Zwraca się z wnioskiem o przekształcenie jego działki z rolnej na budowlaną. Wniosek swój motywuje tym iż działka wcześniej była budowlana z pozwoleniem prawomocnym na budowę domów. Działka nie posiada żadnych przeciwwskazań takich jak osuwiska itp. Działka nr 182/4 - w planie zagospodarowania działka jest jako rolna (R.16) natomiast wnioskuję o przekształcenie jej na budowlaną.	182/4 obr. 94 Podgórze	R.16	R.16	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – Tereny zieleni nieurządzonej, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <u>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</u> ”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
42	I.57	[...]* [...]*	Wnoszą o ustalenie pasa drogowego tj. zmniejszenie do fizycznych wartości obecnej drogi w zapisach planu mpzp Rajsko II – Szczawnicka. Szerokość projektowanego pasa drogowego w zapisach sporządzanego planu mpzp Rajsko II jest nie do przyjęcia, gdyż może wywołać wiele uciążliwości dla właścicieli nieruchomości położonych przy wspomnianej ulicy Szczawnickiej. Nadmieniają, iż obecnie trwają prace nad projektem mpzp Soboniewice II, w zakresie zwężenia pasa drogowego Kuryłowicza, zgodnie z poprawką przegłosowaną pozytywnie przez RMK.	ul. Szczawnicka	KDD.1	KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wyznaczenie ul. Szczawnickiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.1) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Szczawnickiej „do 14 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 6 m do ok. 9 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – wyznaczone w projekcie planu linie rozgraniczające pasa drogowego ul. Kuryłowicza zostały zawężone na przeważającym ich przebiegu w stosunku do przebiegu wskazanego w obowiązującym planie, a także zostały dostosowane do przebiegu ul. Kuryłowicza wskazanego w projekcie planu „Soboniewice II” (po wprowadzeniu zmian wynikających z przegłosowanej w dniu 11.10.2023 r. poprawki Radnych Miasta Krakowa w tym zakresie z uwzględnieniem stanowiska Zarządu Dróg Miasta Krakowa z dnia 31.01.2024 r.).
43	I.58 I.59	[...]* [...]*	1. Pragną wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajsko II, dotyczących ulic takich jak ul. Droga Rokadowa - KDD.5. Jako mieszkańcy tej dzielnicy, uważają że obecne szerokości dróg, są w pełni wystarczające dla potrzeb komunikacyjnych. Proponowane większe szerokości dróg byłyby niezwykle uciążliwe dla mieszkańców, prowadząc do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy. Dodatkowo, warto zauważyć, że w rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększenie szerokości dróg jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego, ani ekonomicznego. Należy również stwierdzić, że proponowana aktualnie szerokość drogi KDD.5 po pierwsze w ogóle nie	1) ul. Droga Rokadowa 2) ul. Osterwy ul. Tuchowska ul. Nad Fosą ul. Szczawnicka ul. Rytownicza ul. Kuryłowicza	1) KDD.5 2) KDD.4 KDD.3 KDD.7 KDD.8 KDW.5 KDD.1 KDZ.1	1) KDD.5 ZPb.5 2) KDD.4 MN.9 KDD.3 KDD.7 KDD.8 KDW.5 KDD.1 KDZ.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1 i 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1 i 2	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wyznaczenie ul. Droga Rokadowa jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.5) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5 ; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Droga Rokadowa „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi

1	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieruchomościach, a także wielu innych uwarunkowań terenowych. Po drugie, poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.</p> <p>Istotne jest również to, że proponowane w projekcie parametry oraz przebieg drogi KDD.5 w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem drogi. Taka sytuacja w sposób negatywny wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa.</p> <p>(...)</p> <p>Zauważenia przy tym wymaga, że obowiązujący aktualnie na tym terenie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru RAJSKO" został uchwalony z końcem 2013 roku. W planie tym przewidziano znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż w aktualnie procedowanym planie miejscowym. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji.</p> <p>Zgodnie z przyjętym w tym zakresie orzecznictwem sądowno-administracyjnym, gmina, mająca wyłączną kompetencję do planowania miejscowego, może samodzielnie kształtować sposób zagospodarowania obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu, pod warunkiem, że działa w granicach i na podstawie prawa, i oczywiście władztwa tego nie nadużywa (tak wyrok NSA z dnia 9 czerwca 1995 r., IV SA 346/93, ONSA 1996/3/125).</p> <p>2. Mając na uwadze powyższe argumenty, wnoszą o zmniejszenie szerokości pasa drogowego przy ul. Droga Rokadowa do 7 metrów oraz utrzymania pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Osterwy, Tuchowska, Nad Fosą, Szczawnicka, Rytownicza i Kuryłowicza.</p> <p>3. (...).</p>						<p>ok. 11-13 m;</p> <p>– w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;</p> <p>– w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9.</p>
44	I.60	[...]*	<p>W związku z projektem planu Rajska II, chciałaby wyrazić swoje obawy dotyczące proponowanych szerokości dróg, takich jak ul. Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka i Nad Fosą. Jako mieszkaniec tej dzielnicy, ma kilka argumentów przeciwko zwiększeniu szerokości tych ulic.</p> <p>1. Obecne szerokości są wystarczające: Istniejące drogi w Rajsku zapewniają dostateczną przepustowość ruchu. Zwiększenie szerokości może prowadzić do niepotrzebnych kosztów i utrudnień dla mieszkańców.</p> <p>2. Uciążliwość dla mieszkańców: Większe szerokości dróg mogą wpłynąć negatywnie na jakość życia mieszkańców. Hałas, zanieczyszczenie powietrza i utrudnienia w poruszaniu się mogą być uciążliwe.</p> <p>3. Brak terenów budowlanych: W rejonie Rajska nie ma dużo dostępnych terenów budowlanych. Zwiększenie szerokości dróg może ograniczyć przestrzeń dla nowych inwestycji.</p> <p>W związku z powyższym, uważa, że zwiększanie</p>	<p>ul. Droga Rokadowa</p> <p>ul. Osterwy</p> <p>ul. Szczawnicka</p> <p>ul. Nad Fosą</p>	<p>KDD.5</p> <p>KDD.4</p> <p>KDD.1</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p>	<p>KDD.5 ZPb.5</p> <p>KDD.4 MN.9</p> <p>KDD.1</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p>	<p>Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi</p>	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</p>	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <p>– w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			szerokości dróg jest bezzasadne i może negatywnie wpłynąć na jakość życia mieszkańców. W związku z powyższym wnosi o zmniejszenie szerokości pasów drogowych ww. ulic do istniejących w obecnym planie Rajsko.						zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5 .
45	I.61	[...]*	Wnoszą następujące uwagi: Projektowane pasy drogowe są nieracjonalne i sprzeczne z interesem mieszkańców. Ustalenie ich w takiej szerokości jak w projekcie wywoła szereg negatywnych reperkusji dla właścicieli nieruchomości położonych wzdłuż poszczególnych dróg. Wnoszą o zawężenie pasa drogowego ulicy Szczawnickiej do 6 metrów. Proponowany pas o szerokości 14 metrów jest nie do zaakceptowania. Wnoszą także o zawężenie pasów drogowych innych ulic (w planie) do wartości 6 do 8 metrów w zależności od kategorii drogi. Co do ul. Kuryłowicza wnoszą o zawężenie pasa drogowego do wartości istniejącej drogi.	ul. Szczawnicka pozostałe ulice	KDD.1 KDD.1-KDD.11 KDL.1 KDZ.1	KDD.1 KDD.1-KDD.11 MN.9 ZPb.5 KDL.1 KDZ.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wyznaczenie ul. Szczawnickiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.1) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Szczawnickiej „do 14 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 6 m do ok. 9 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5 .
	I.62	[...]*							
	I.63	[...]*							
	I.64	[...]*							
46	I.65	[...]*	Wnoszą następujące uwagi: Projektowane pasy drogowe są nieracjonalne i sprzeczne z interesem mieszkańców. Ustalenie ich w takiej szerokości jak w projekcie wywoła szereg negatywnych reperkusji dla właścicieli nieruchomości położonych wzdłuż poszczególnych dróg. Wnoszą o zawężenie pasa drogowego ulicy Szczawnickiej do istniejącej szerokości ok 3 metrów. Proponowany pas o szerokości 14 metrów jest nie do zaakceptowania. Wnoszą także o zawężenie pasów drogowych innych ulic (w planie) do wartości 6 do 8 metrów w zależności od kategorii drogi. Co do ul. Kuryłowicza Wnoszą o zawężenie pasa drogowego do wartości istniejącej drogi.	ul. Szczawnicka pozostałe ulice	KDD.1 KDD.1-KDD.11 KDL.1 KDZ.1	KDD.1 KDD.1-KDD.11 MN.9 ZPb.5 KDL.1 KDZ.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wyznaczenie ul. Szczawnickiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.1) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Szczawnickiej „do 14 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 6 m do ok. 9 m;
	I.66	[...]* [...]*							
	I.67	[...]*							

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									<ul style="list-style-type: none"> – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5.
47	I.68	[...]*	<p>Jako mieszkaniec dzielnicy Rajsko, chciałby wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajsko II, dotyczących ulic takich jak Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka oraz Nad Fosą. Przedstawia szczegółowe argumenty uzasadniające opinię oraz wnosi o zmniejszenie szerokości pasa drogowego do 7 metrów.</p> <p>1. Obecne szerokości dróg są wystarczające: Obecne szerokości dróg w pełni zaspokajają potrzeby komunikacyjne mieszkańców. Zwiększenie szerokości dróg może prowadzić do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy.</p> <p>2. Brak dużej ilości terenów budowlanych: W rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększanie szerokości dróg, jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego ani ekonomicznego.</p> <p>3. Niezgodność z istniejącą zabudową: Proponowana szerokość ulic takich jak Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka oraz Nad Fosą nie uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieruchomościach oraz wielu innych uwarunkowań terenowych. Poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.</p> <p>4. Negatywny wpływ na prawo własności: Proponowane parametry oraz przebieg ulic takich jak Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka oraz Nad Fosą w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem dróg. Taka sytuacja negatywnie wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa.</p> <p>5. Zasady prawa i orzecznictwa:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ul. Droga Rokadowa ul. Osterwy ul. Szczawnicka ul. Nad Fosą 	<p>KDD.5</p> <p>KDD.4</p> <p>KDD.1</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p>	<p>KDD.5 ZPb.5</p> <p>KDD.4 MN.9</p> <p>KDD.1</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p>	<p>Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi</p>	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</p>	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem sądów administracyjnych, organ planistyczny nie może kształtować w sposób dowolny przeznaczenia nieruchomości. W wyroku z dnia 12 stycznia 2000 r., P 11/98 (OTK 2000, Nr 1, poz. 3), Trybunał Konstytucyjny stwierdził że dopuszczalność ograniczeń prawa własności musi być oceniana z punktu widzenia zasady proporcjonalności (zakazu nadmiernej ingerencji). Ograniczenia prawa własności są dopuszczalne tylko w zakresie, w jakim nie naruszają "istoty" tego prawa (art. 64 ust. 3 Konstytucji RP). Każde ograniczenie praw i wolności jednostki musi być oceniane pod kątem "konieczności w demokratycznym państwie", czyli czy tego samego celu nie można było osiągnąć przy użyciu innych środków, mniej uciążliwych dla obywatela.</p> <p>6. Niespójność z wcześniejszymi planami: Obowiązujący obecnie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru "Rajsko", uchwalony z końcem 2013 roku, przewiduje znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż aktualnie procedowany plan miejscowy. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji, Mając na uwadze powyższe argumenty, wnosi o pozostawienie szerokości dróg takich jak Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka oraz Nad Fosą w obecnym stanie, co z pewnością przyczyni się do utrzymania jakości życia mieszkańców oraz zachowania charakteru dzielnicy.</p>						
48	I.70	[...]*	<p>Bardzo prosi o wzięcie pod uwagę poniższych uwag do planu zagospodarowania przestrzennego Rajsko II. Planowane poszerzenie drogi DKK 8 (ul. Nad Fosą) a w szczególności na odcinku Budynków nr.: 11, 11C, 13 oraz 15 jest nie realne ze względu na brak miejsca oraz ze względu na znaczące różnice w poziomach terenu pomiędzy położeniem budynków pod droga oraz nad droga (ok 7-8 metrów). Obecna szerokość (ok 3 metrów) już stwarza trudność z lokalizacją wjazdów na posesje więc poszerzenie pasa drogowego do 16 metrów wręcz uniemożliwi fizyczne wykonanie takich wjazdów. Zgadza się na maksymalne poszerzenie drogi DKK 8 na tym odcinku do 6 metrów, oraz ewentualnie do 9 metrów tam gdzie jest to możliwe (na pozostałych odcinkach).</p>	ul. Nad Fosą	KDD.8	KDD.8	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.8) jako drogi publicznej klasy dojazdowej we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 7 m do ok. 12 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym raz z przepisami odrębnymi.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
49	I.71	[...]*	<p>Bardzo prosi o wzięcie pod uwagę poniższych uwag do planu zagospodarowania przestrzennego Rajska II. Planowane poszerzenie drogi DKK 8 (ul. Nad Fosą) a w szczególności na odcinku Budynków nr.: 11, 11C, 13 oraz 15 jest nie realne ze względu na brak miejsca oraz ze względu na znaczące różnice w poziomach terenu pomiędzy położeniem budynków pod droga oraz nad droga (ok 7-8 metrów). Obecna szerokość (ok 3 metrów) już stwarza trudność z lokalizacją wjazdów na posesje więc poszerzenie pasa drogowego do 16 metrów wręcz uniemożliwi fizyczne wykonanie takich wjazdów. Zgadza się na maksymalne poszerzenie drogi DKK 8 na tym odcinku do 6 metrów, oraz ewentualnie do 9 metrów tam gdzie jest to możliwe (na pozostałych odcinkach).</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>W związku z tym, iż jest właścicielem działki nr 21/8 oraz posesji na niej budynku jednorodzinnego (...), graniczy bezpośrednio z ulicą Nad Fosą, a podjazd do domu oddziela od tej ulicy kilkumetrowa skarpa wraz z bardzo starymi drzewami. Koncepcja przebudowy ulicy Nad Fosą przedstawiona w Planie Zagospodarowania Rajska II oznaczałaby poprowadzenie nowej drogi w pasie drogowym będącym faktycznie bezpośrednim podjazdem do domu oraz przy wykorzystaniu fragmentu ziemi tuż przed domem. W drodze dojazdowej do domu są usytuowane przyłącza mediów które doprowadzono w trakcie budowy domu. Są to: kanalizacja, wodociąg, przyłącze energetyczne, światłowód oraz linia gazowa. Rzeźba terenu, aż kilkumetrowa różnica (ok. 7 do 8 metrów) poziomów pomiędzy domami usytuowanymi na drogą oraz domami znajdującymi się pod drogą praktycznie uniemożliwia techniczne wykonanie poszerzenia, a w wypadku gdyby takie rozwiązanie było przeforsowane wiązałoby się z olbrzymimi nakładami finansowymi, zupełnie nieadekwatnymi do zysków społecznych.</p> <p>W związku z powyższym wnosi następujące uwagi do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Rajska II i wnioskuję o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zachowanie dotychczasowego podziału krajobrazowo-geograficznego ulicy Nad Fosą w odcinku drogi od ulicy Kuryłowicza do ulicy Tuchowskiej. 2. Pozostawienie tego odcinka ulicy Nad Fosą (od ulicy Kuryłowicza do ulicy Tuchowskiej) w kategorii „drogi wewnętrznej” (zachowanie stanu obecnego) 3. Poszerzenie obecnego pasa drogowego do maksymalnie 6 metrów ze względów opisanych powyżej. 4. (...). 5. (...). <p>Zwraca się z apelem o przemyślane inwestycje i rozsądne wydatkowanie publicznych środków finansowych, a także o wzięcie pod uwagę tego jak wiele negatywnych skutków zrodzi przyjęcie przedmiotowego Planu w formie obecnej. Koszty takiej inwestycji będą ogromne, a nie są one w żadnym razie uzasadnione potrzebami komunikacyjnymi mieszkańców obszaru. Inwestycja spowoduje olbrzymie straty materialne właścicieli nieruchomości (planowana droga ma aż 16 metrów szerokości, jej budowa wiąże się z drastyczną ingerencją w obecną rzeźbę terenu i prywatne działki), dodatkowo jej realizacja pod względem technicznym wydaje się wręcz niemożliwa. Bardzo prosi</p>	ul. Nad Fosą	KDD.8	KDD.8	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1, 2 i 3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1, 2 i 3	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.8) jako drogi publicznej klasy dojazdowej we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 7 m do ok. 12 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			o pisemną odpowiedź na powyższe uwagi.						
50	I.72	[...]*	<p>Chciałby wnieść uwagi do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Rajsko II”. Termin na wniesienie uwag upływa 26 czerwca 2024 r., więc niniejsza uwaga jest wniesiona z zachowaniem wskazanego terminu. Jest właścicielem nieruchomości (...) numer działki to 82/9 obr. 95 Podgórze w Krakowie.</p> <p>Chciałby wnieść uwagi dotyczące obszaru oznaczonego kategorią KDD.4 o przebiegu w ulicy Osterwy (obszar wyznaczony jako teren dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej).</p> <p>Kwestionuje następujące postanowienia projektu planu miejscowego Rajsko II:</p> <ul style="list-style-type: none"> - § 13 ust. 1 pkt 2 litera d, który przewiduje, że ul. Osterwy ma mieć dwa pasy jezdni, - § 13 ust. 1 pkt 4 lit. f zgodnie z którym szerokość ul. Osterwy to nawet 17 metrów, - § 13 ust. 5, który lokalizuje w ul. Osterwy przebieg ogólnomiejского układu tras rowerowych. <p>Plan miejscowy w zakresie przewidzianych szerokości dla ul. Osterwy jest zupełnie przeciwny z przeznaczeniem tej drogi. Jak wynika z § 13 ust. 1 pkt 2 litera d planu miejscowego, ul. Osterwy stanowi drogę publiczną klasy dojazdowej. Obecnie szerokość drogi w pobliżu budynku ul. Osterwy 70 wynosi około 3,5-4 m. Projektowanie tak dużego poszerzenia drogi KDD.4 z 4 m do 17 m nie ma uzasadnienia i nie koresponduje z szerokością ulicy Osterwy przyjętej w uchwalonym planie miejscowym Kosocice II i oznaczone KDD.3 o planowanej szerokości 9,5-12 m. Nie ma kompletnie żadnego uzasadnienia planowanie drogi o tak dużej szerokości jak jest np. ulica Kuryłowicza. Osoby przygotowujące podstawowe założenia co do szerokości drogi Osterwy nie zachowały należytej staranności jaką się wymaga od tych osób i wydaje się, że nie były na wizji lokalnej, którą należałoby wykonać, aby wykonać pracę o odpowiedniej jakości i profesjonalizmie swojego zawodu.</p> <p>Zaplanowana szeroka ulica Osterwy nie jest w praktyce możliwa do wykonania, ponieważ istniejące ukształtowanie terenu nie pozwoli na taką swobodną szerokość terenu. Istniejące skarpy, duże drzewa, zbliżenie do budynków mieszkalnych nie pozwolą na taką szerokość ulicy. Nie ma powszechnej zgodny na fundowanie tutejszym mieszkańcom drogi pod oknami domów oraz przekształcanie dróg dojazdowych w drogi lokalne czy zbiorcze o tak dużych parametrach geometrycznych.</p> <p>Dopuszczalna szerokości ul. Osterwy powinna wynieść ok. 6-8 metrów.</p>	ul. Osterwy	KDD.4	KDD.4 MN.9	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wyznaczenie ul. Osterwy jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.4) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9; - wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Osterwy „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi ok. 12 m; - w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; - przebieg głównych tras rowerowych układu miejskiego został oznaczony na rysunku projektu planu wyłącznie jako element informacyjny (wynikający z innych dokumentów), a nie ustalenie planu.
51	I.73	[...]*	<p>W związku z projektem planu Rajsko II, pragnie wyrazić swoje obawy dotyczące proponowanych szerokości dróg, takich jak ul. Droga Rokadowa, Osterwy, Szczawnicka i Nad Fosą. Jako mieszkaniec tej dzielnicy, ma kilka argumentów przeciwko zwiększaniu szerokości.</p> <p>1. Brak uwzględnienia istniejącej zabudowy: Zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2020 r. poz. 293 ze zm.), plan miejscowy powinien uwzględniać istniejące warunki i potrzeby społeczno-gospodarcze. Proponowana szerokość dróg</p>	ul. Droga Rokadowa ul. Osterwy ul. Szczawnicka ul. Nad Fosą	KDD.5 KDD.4 KDD.1 KDD.7 KDD.8 KDW.5	KDD.5 ZPb.5 KDD.4 MN.9 KDD.1 KDD.7 KDD.8 KDW.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>powinna być dostosowana do istniejącej zabudowy i potrzeb mieszkańców.</p> <p>2. Naruszenie praw własności: Zwiększenie szerokości dróg może ingerować w prawa własności okolicznych mieszkańców. Zgodnie z art. 64 ust. 3 Konstytucji RP, który stanowi, że ograniczenia prawa własności muszą być proporcjonalne i nie naruszać istoty tego prawa a ograniczenia prawa własności muszą być proporcjonalne i nie naruszać istoty tego prawa. Organ planistyczny powinien uwzględnić te zasady, aby uniknąć nadmiernego obciążenia mieszkańców.</p> <p>3. Zasada konieczności: Zgodnie z orzecznictwem sądów administracyjnych, działania organu planistycznego muszą być "konieczne" w demokratycznym państwie. Ingerencje w prawa mieszkańców powinny być uzasadnione i nie nadmiernie obciążające. Warto przywołać tu również art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, który nakłada na organy publiczne obowiązek działania w sposób konieczny i proporcjonalny.</p> <p>4. Historia planowania: Obecny miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru "Rajsko" przewiduje mniejsze szerokości dróg niż proponowany w nowym planie. To budzi wątpliwości co do spójności i konsekwencji działań gminy. Zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, plan miejscowy powinien uwzględniać dotychczasowe kierunki zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Warto zachować równowagę między potrzebami rozwoju a prawami i komfortem mieszkańców.</p> <p>Prosi o uwzględnienie tych argumentów w dalszych pracach nad planem Rajsko II.</p>						<p>dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;</p> <p>– w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5.</p>
52	I.74	[...]*	<p>Chciałaby wnieść uwagi do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Rajsko II". Termin na wniesienie uwag upływa 26 czerwca 2024 r., więc niniejsza uwaga jest wniesiona z zachowaniem wskazanego terminu. Jest właścicielką nieruchomości przy ul. Osterwy 70, numer działki to 82/9.</p> <p>Chciałaby wnieść uwagi dotyczące obszaru oznaczonego kategorią KDD.4 o przebiegu w ulicy Osterwy (obszar wyznaczony jako teren dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej).</p> <p>Kwestionuje następujące postanowienia projektu planu miejscowego Rajsko II:</p> <p>- § 13 ust. 1 pkt 2 litera d, który przewiduje, że ul. Osterwy ma mieć dwa pasy jezdni,</p> <p>- § 13 ust. 1 pkt 4 lit. f zgodnie z którym szerokość ul. Osterwy to nawet 17 metrów,</p> <p>- § 13 ust. 5, który lokalizuje w ul. Osterwy przebieg ogólnomiejского układu tras rowerowych.</p> <p>Po pierwsze plan miejscowy w zakresie przewidzianych szerokości dla ul. Osterwy jest kompletnie niespójny z przeznaczeniem tej drogi. Jak wynika z § 13 ust. 1 pkt 2 litera d planu miejscowego, ul. Osterwy stanowi drogę publiczną klasy dojazdowej. Już z samej interpelacji językowej określenia „droga dojazdowa” wynika, że chodzi o drogę potrzebną dla mieszkańców, mogli dojechać do swoich nieruchomości. W żadnym przypadku droga dojazdowa nie może pełnić funkcji drogi tranzytowej, zbierającej ruch z innych odcinków. Nazwanie ul. Osterwy</p>	ul. Osterwy	KDD.4	KDD.4 MN.9	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <p>– wyznaczenie ul. Osterwy jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.4) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9;</p> <p>– wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Osterwy „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi ok. 12 m;</p> <p>– w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdująca się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu,</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>"drogą dojazdową" a następnie przyjęcie, że jej szerokość będzie wynosiła nawet do 17 metrów stanowi sprzeczność i jest zupełnie nielogiczne. Droga dojazdowa nie może mieć takiej szerokości, bo powoduje to wypaczenie jej charakteru, znaczne zwiększenie natężenia ruchu i traktowanie tej ulicy przez kierowców z całej Polski jako drogi przejazdowej / tranzytowej, a nawet objazdowej w przypadku zakorkowania innych odcinków. Ulica Osterwy to droga mająca przede wszystkim spełniać potrzeby lokalnej społeczności. Nie ma żadnego racjonalnego uzasadnienia aby poszerzać ulicę Osterwy do tak znacznej szerokości.</p> <p>Warto w tym miejscu podkreślić, że zgodnie z §17 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022, poz. 1518) szerokość pasa ruchu na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu zależy od klasy drogi. Dla drogi klasy D - tj. drogi klasy dojazdowej, którą jest ul. Osterwy, szerokość pasa ruchu powinna wynosić (zgodnie z § 17 ust. 1 pkt 7 tego rozporządzenia) "standardowo 2,50 metra, dopuszcza się 2,75, 3,00, 3,25 lub 3,50 m, w trudnych warunkach 2,25 m". Nie jest jasne, dlaczego plan miejscowy przewiduje szerokość tej drogi jako 17 metrów, skoro jest to znacznie więcej niż przewidują to przepisy. Przyjmując najwęższą opcję (dwa pasy 2,25 metra plus chodnik 1,5 metra) szerokość ul. Osterwy powinna wynieść ok. 6-7 metrów. Nawet gdyby przyjąć najszerszą opcję 3,50 metra plus chodnik 1,5 metra, to nadal szerokość tej drogi wyniosłaby 8,5 metra. Bazując więc na powszechnie obowiązującym źródłem prawa jakim jest cytowane powyżej rozporządzenie, szerokość tej drogi nie może wynosić 17 metrów.</p> <p>Po drugie, tak szeroka ulica Osterwy nie jest w praktyce możliwa do realizacji ze względu na ukształtowanie terenu. Może na mapie pobocza ul. Osterwy wyglądać jak wolna przestrzeń, potencjalnie do zagospodarowania na szerszą drogę, ale w rzeczywistości, w terenie, są miejsca charakteryzujące się bardzo dużymi różnicami terenu (skarpy, wąwozy, spadki). Ewentualna chęć poszerzenia ul. Osterwy oznaczałaby konieczność zupełnego przemodelowania terenu na praktycznie całym przebiegu i zrujnowanie naturalnie ukształtowanego obszaru poprzez zniszczenie występujących skarp lub konieczność usypania zupełnie nowych formacji. Projektowana ulica Osterwy o szerokości 17 metrów na odcinku naprzeciwko działki 82/9 musiałaby być wybudowana na kilkumetrowych kolumnach, bo akurat na tym fragmencie teren gwałtownie spada i droga musiałaby być poprowadzona "w powietrzu", co już pokazuje jak niedopasowane do realiów terenu są to ustalenia. Wszystkie te kwestie są widoczne gdy jest się na miejscu i prowadzi obserwacje w terenie. Ponadto wzdłuż ulicy Osterwy znajdują się bardzo duże skupiska roślinności, które musiałby zostać zniszczone, a stanowią w gruncie rzeczy jedne z ostatnich tak zielonych terenów w Krakowie. Tak znaczne poszerzenie drogi będzie wiązać się ze znacznym przybliżeniem się drogi do zabudowy mieszkaniowej. Może to powodować trudności w korzystaniu z już istniejących części nieruchomości a także oddziaływać na budynki, które ze względu na</p>						<p>jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;</p> <p>– przebieg głównych tras rowerowych układu miejskiego został oznaczony na rysunku projektu planu wyłącznie jako element informacyjny (wynikający z innych dokumentów), a nie ustalenie planu.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>wstrząsy spowodowane natężonym ruchem pojazdów blisko domu mogą ulec zniszczeniu. Oznacza to naruszenie prawa własności nieruchomości właścicieli.</p> <p>Po trzecie, wszystkie te wskazane okoliczności, a więc: sprzeczność przeznaczenia drogi z jej szerokością, brak realnej potrzeby tak znacznego poszerzania ul. Osterwy, olbrzymie zniszczenie terenu, nieuzasadnione wkraczanie w prawo własności, prowadzą do wniosku, że projektowane postanowienia planu miejscowego stanowią nadużycie władztwa planistycznego i są nieproporcjonalne.</p> <p>Po czwarte, uwidacznia się także brak spójności poszczególnych regulacji planistycznych. Ulica Osterwy przebiega również częściowo przez teren objęty planem miejscowym Kosocice II (Uchwała Nr CXIII/3050/23 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 czerwca 2023 r.). W tamtym planie ulica Osterwy została również przewidziana jako droga klasy dojazdowej, z tym, że jej szerokość to od 9,5 m do 12 m. Również taka szerokość jest nieuzasadniona i niemożliwa do realizacji (z względu na teren i brak realnego zapotrzebowania na tak szeroką drogę, co wskazano powyżej), ale trudno także znaleźć uzasadnienie, że dokładnie ta sama droga może mieć tak różne szerokości, w zależności od tego na obszarze którego planu miejscowego się znalazła. Największa opcja z planu Kosocice II jest nadal około dwa razy mniejsza niż szerokość w planie Rajsko II, co nie ma logicznego uzasadnienia.</p> <p>W związku z tym wnosi o odstąpienie od ustalenia szerokości ulicy Osterwy (KDD.4) jako 17 metrów. Zamiast tego proponuje aby szerokość tej drogi wyniosła maksymalnie 6-8 metrów, co już jest całkowicie wystarczające, uwzględniając lokalną sytuację.</p> <p>Takie same uwagi można odnieść także do pozostałych dróg na obszarze planu miejscowego Rajsko II, np. ul. Szczawnickiej, Rytowniczej.</p>						
53	I.75	[...]*	<p>Projekt Rajsko II w jego obecnym kształcie wydaje się uwzględniać przede wszystkim potrzeby dojazdowe mieszkańców podkrakowskich miejscowości, którzy rzekomo potrzebują dodatkowych tras dojazdu do Krakowa, oczywiście własnym transportem samochodowym. Nie uwzględnia on natomiast potrzeb mieszkańców zamieszkałych na terenie osiedla Rajsko, którzy wybrali go ze względu na jego podmiejski i spokojny charakter, który chcieliby zachować. Rajsko jest osiedlem składającym się z zabudowy jednorodzinnej a jego mieszkańcy potrzebują przede wszystkim: spokoju, ciszy i możliwości swobodnego i bezpiecznego poruszania się po okolicy w tym pieszo czy rowerowo. Osiedle, podobnie jak inne miejskie osiedla jak np. Kurdwanów czy Bronowice Nowe nie powinno być przecinane intensywną komunikacją samochodową, gdyż ta powinna odbywać się wokół niego, pozostawiając samo osiedle przeznaczone głównie dla bezpiecznego ruchu pieszego, z dojazdem do domów ale z priorytetem i pierwszeństwem dla ruchu pieszych zapewniającym im bezpieczne poruszanie się po okolicy - czy to w celach rekreacyjnych czy w celu dojazdu do komunikacji miejskiej. Zapewnienie mieszkańcom bezpiecznego poruszania się po wewnętrznych osiedlowych drogach powinno być zatem priorytetem w planowaniu komunikacji wewnątrzosiedlowej. Niestety zamiast tego</p>	obszar planu	obszar planu	obszar planu	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1 i 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1 i 2	<p>Ad 1.</p> <p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdują się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; - w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>w planie mamy poszerzenia wewnętrznych dróg, co z pewnością przyczyni się do wzmożenia ruchu samochodowego (głównie przez kierowców szukających alternatywnych dróg dojazdu do centrum Krakowa), wraz z jego negatywnymi konsekwencjami (hałas, zagrożenie dla pieszych, szczególnie dzieci idących do szkoły).</p> <p>Z uwagi na powyższe wnioskuje o:</p> <ol style="list-style-type: none"> zawężenie szerokości ulic dojazdowych, oznaczonych jako KDD, w szczególności ulic: Szczawnickiej, Rytowniczej, Osterwy i Tuchowskiej do niezbędnego minimum pozwalającego na mijanie się samochodów tj. maksymalnie 7 metrów szerokości. <p>Wszystkie te drogi dojazdowe powinny zabezpieczać dojazd do posesji i maksymalnie uspokajać ruch samochodowy wszystkimi dostępnymi metodami (przewężenia, zwalniacze, ograniczenia prędkości, oznaczenia pierwszeństwa dla ruchu pieszego).</p> <ol style="list-style-type: none"> wyznaczenie pieszych tras rekreacyjnych umożliwiających korzystanie z zasobów naturalnych przyrody, w tym przede wszystkim okolicznych lasów i terenów przyrodniczych i rekreacyjnych. (...). 						<p>terenu MN.9;</p> <p>Ad 2. Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż nie wyznaczono dodatkowych terenów ciągów pieszych. Niemniej jednak ustalenia projektu planu (§15 ust. 1 pkt 5 lit. a) umożliwiają realizację niewyznaczonych na rysunku planu dojeżdż pieszych.</p>
54	I.76	[...]*	<p>Zgłasza uwagę do MPZP Rajsko II. Jest właścicielką działek 89/4 i 91/9 obr. 95 Kraków-Podgórze i właścicielką działki 91/6 obr. 95.</p> <p>Proponowane pasy drogowe ul. Osterwy (KDD.4, KDD.3) są zbyt szerokie, nie uwzględniają istniejących nieruchomości w pobliżu drogi. W przypadku poszerzenia drogi, będą stanowić poważne niedogodności dla właścicieli nieruchomości utrudniając lub całkowicie uniemożliwiając wjazd i zjazd z drogi publicznej. Prosi o urealnienie szerokości pasów drogowych w celu zabezpieczenia wjazdu i zjazdu do działek przylegających do ul. Osterwy.</p>	KDD.3 KDD.4	KDD.3 KDD.4	KDD.3 KDD.4 MN.9	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> wyznaczenie ul. Tuchowskiej (KDD.3) i ul. Osterwy jako dróg publicznych klasy dojazdowej (KDD.4) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9; wskazane w tekście ustaleń planu szerokości pasa drogowego ul. Tuchowskiej „do 15 m” i ul. Osterwy „do 15 m” dotyczy wartości w ich najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części ich przebiegu szerokość ta wynosi ok. 10-12 m. w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
55	I.77	[...]*	Wnioskują o zawężenie terenów komunikacji dot. ulic KDD.1 Rytownicza, KDD.3 Tuchowska, KDD.4 Osterwy, KDD.5 Rokadowa. Poszerzenie przewidziane w planie	ul. Rytownicza	KDD.1	KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą
	I.78	[...]*		ul. Tuchowska	KDD.3	KDD.3			

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			spowoduje dużą uciążliwość związaną z natężeniem ruchu, hałasu i zmniejszenie bezpieczeństwa. Będzie wymagało wycięcia wielu drzew. Przy obecnej i planowanej zabudowie jednorodzinnej wystarczające będą szerokości 8-9 metrów.	ul. Osterwy ul. Droga Rokadowa	KDD.4 KDD.5	KDD.4 MN.9 KDD.5 ZPb.5	uwagi	uwagi	Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5 .
56	I.79	[...]*	Wnioskuję o zawężenie terenów komunikacji przy ulicy Tuchowskiej KDD.3. Poszerzenie przewidziane w planie zagospodarowania spowoduje większy ruch oraz duży hałas. Będzie konieczne wycięcie wielu drzew i zniszczenie ogrodzeń. Przy obecnej zabudowie jednorodzinnej wystarczający byłby teren komunikacji o szerokości 8-9 metrów.	ul. Tuchowska	KDD.3	KDD.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
57	I.80	[...]*	W nawiązaniu do wyłożonego planu przestrzennego Rajsko II dotyczącego zagospodarowania obrębu ulic Grawerska, Tuchowska, Szczawnicka wyraża głęboki sprzeciw wobec proponowanej rozbudowy (poszerzenia) powyższych ulic. W założeniu obszar ten ma być traktowany jako zielone płuca Krakowa, a nie jako kolejne przedmieście z rozbudowaną strukturą komunikacyjną. W planowanych przez Stowarzyszenie Rajsko Dolina rozwiązaniach ciągi komunikacyjne Tuchowska od ul. Osterwy do ul. Miarowej oraz Szczawnicka i ul. Grawerska mają zachować swój unikalny charakter z wprowadzeniem komunikacji jednokierunkowej lub wahadłowej wraz z połączeniem z kompleksem leśnym będącym własnością Lasów Państwowych. Rozwiązanie takie ma sprzyjać aktywności rowerowej oraz pieszym wycieczkom do kompleksu leśnego, w którym są zlokalizowane rzadkie w Europie stanowiska bluszczu. Jest to to swoisty, unikalny ekosystem nie wymagający pod żadnym względem szerokich	ul. Grawerska ul. Tuchowska ul. Szczawnicka	KDD.2 KDD.3 KDD.1	KDD.2 KDD.3 KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			dwupasmych ulic dojazdowych. Plan zagospodarowania Rajska II należy rozpatrywać zatem nie tylko w kontekście lepszego dojazdu samochodem, lecz przede wszystkim jako fragment większego ekosystemu. Takie podejście jest z powodzeniem stosowane w innych krajach gdzie ochronę środowiska przedkłada się ponad partykularne interesy tych kierowców którzy cenią sobie wygodę dojazdu szybką dwupasmy drogą a ochronę środowiska traktują jako puste hasło.						
58	I.81	[...]*	Wnosi o zmianę, wskazanej w §13 ust.1 pkt 4) lit. e) projektu planu, szerokości drogi w liniach rozgraniczających terenów przeznaczonych pod drogę w terenie KDD3 (ul. Tuchowska) na wysokości dz. ewid. nr 145/13 z 15 do 12 m i nie wyznaczanie linii rozgraniczających poza obecnym przebiegiem ulicy od strony budynku przy ul. Tuchowskiej 100. Wskazuje, że wzdłuż całej długości ul. Tuchowskiej, po stronie zachodniej, od strony ul. Grawerskiej poczynając, do drogi przylegają ogrodzenia, a droga przebiega w taki sposób, że nie jest możliwe jej poszerzenie bez wyburzenia i przesunięcia większości ogrodzeń i wjazdów. Budynek po stronie zachodniej ul. Tuchowskiej znajdują się też istotnie poniżej poziomu drogi. Przesunięcie drogi w stronę zachodnią spowoduje skrócenie wjazdu do garaży i zwiększenie nachylenia podjazdu w taki sposób, że wjazd/wyjazd mogą okazać się niemożliwe. Zwraca też uwagę, że ogrodzenie domu wnioskującej przy ul. Tuchowskiej 100 (dz. ewid. 145/13) i tak zostało celowo odsunięte od linii drogi o około 1m i jest istotnie cofnięte względem ogrodzeń sąsiednich nieruchomości w celu pozostawienia poza ogrodzeniem gazociągu wzdłuż drogi (z łatwym dostępem od strony ulicy). Ewentualne wyznaczenie szerszych linii rozgraniczających lub poszerzenie drogi skutkowałoby więc koniecznością przełożenia gazociągu a do tego, jak wspomniała, zmuszałoby do jeszcze dalszego przesunięcia ogrodzenia oraz uniemożliwiłoby wyjazd z garażu znajdującego się ok. 2 m poniżej poziomu drogi.	145/13 obr. 91 Podgórze	KDD.3 MN.7	KDD.3 MN.7	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wyznaczenie ul. Tuchowskiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.3) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Tuchowskiej „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na wysokości działki nr 145/13 szerokość ta wynosi ok. 10 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdują się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
59	I.82 I.83	[...]* [...]*	1. Pragnie wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanej szerokości drogi ul. Nad Fosą – KDD.8. Wnosi o zmniejszenie pasa ruchu do 6m. Pragnie wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajska II, dotyczących ulic takich jak ul. Nad Fosą - KDD.8 oraz ul. Droga Rokadowa - KDD.5. Jako mieszkaniec tej dzielnicy, uważa, że obecne szerokości dróg są w pełni wystarczające dla potrzeb komunikacyjnych. Proponowane większe szerokości dróg byłyby niezwykle uciążliwe dla mieszkańców, prowadząc do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy. Dodatkowo, warto zauważyć, że w rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększanie szerokości dróg jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego, ani ekonomicznego. Należy również stwierdzić, że proponowana aktualnie	1) ul. Nad Fosą ul. Droga Rokadowa 2) ul. Osterwy ul. Tuchowska ul. Szczawnicka ul. Rytownicza ul. Kuryłowicza	1) KDD.8 KDD.5 2) KDD.4 KDD.3 KDD.1 KDZ.1	1) KDD.8 KDD.5 ZPb.5 2) KDD.4 MN.9 KDD.3 KDD.1 KDZ.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1 i 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1 i 2	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.8) i ul. Droga Rokadowa jako dróg publicznych klasy dojazdowej (KDD.5) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5 ; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” i ul. Droga Rokadowa „do 15 m” dotyczy wartości w ich najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części ich przebiegu szerokość ta wynosi odpowiednio ok. 7-12 m i ok. 11-13 m;

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>szerokość drogi KDD.8 oraz KDD.5 po pierwsze w ogóle nie uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieruchomościach, a także wielu innych uwarunkowań terenowych. Po drugie, poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.</p> <p>Istotne jest również to, że proponowane w projekcie parametry oraz przebieg dróg KDD.8 oraz KDD.5 w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem drogi. Taka sytuacja w sposób negatywny wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa.</p> <p>(...)</p> <p>Zauważenia przy tym wymaga, że obowiązujący aktualnie na tym terenie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru RAJSKO" został uchwalony z końcem 2013 roku. W planie tym przewidziano znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż w aktualnie procedowanym planie miejscowym. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji.</p> <p>Zgodnie z przyjętym w tym zakresie orzecznictwem sądowno-administracyjnym, gmina, mająca wyłączną kompetencję do planowania miejscowego, może samodzielnie kształtować sposób zagospodarowania obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu, pod warunkiem, że działa w granicach i na podstawie prawa, i oczywiście władztwa tego nie nadużywa (tak wyrok NSA z dnia 9 czerwca 1995 r., IV SA 346/93, ONSA 1996/3/125).</p> <p>Mając na uwadze powyższe argumenty, wnosi o:</p> <p>2. zmniejszenie szerokości pasa drogowego przy ul. Nad Fosą do 6 m, ul. Droga Rokadowa do 7 metrów oraz utrzymania pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Osterwy, Tuchowska, Szczawnicka, Rytownicza i Kuryłowicza.</p> <p>3. (...).</p>						<p>– w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;</p> <p>– w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9.</p>
60	I.84	[...]*	<p>Wnosi o korektę ogłoszonego przez Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 6 maja 2024 r. projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko II” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i niezbędną dokumentacją w zakresie zmiany dla działek o nr: 299/2; 299/4 i 300/1 położonych w obrębie 0095, zakwalifikowanych w planie do terenu rolniczego, oznaczonego symbolem R.5, o podstawowym przeznaczeniu pod grunty rolne na teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej MN. Teren działek porośnięty jest trawą, od kilkudziesięciu lat nie jest wykorzystywany pod uprawy i sąsiaduje z zabudową jednorodziną. Niniejsze działki chce przeznaczyć dla dwóch dorosłych synów pod zabudowę mieszkaniową. Część działki 300/1 została zakwalifikowana do ZL.4 i w tym zakresie nie wnosi uwag.</p>	299/2 299/4 300/1 obr. 95 Podgórze	R.5 Rz.4 R.5 Rz.4 ZL.4	R.5 Rz.4 R.5 Rz.4 ZL.4	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowe działki według ustaleń Studium znajdują się w terenie ZR – Tereny zieleni nieurządzonej, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „<i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i>”.</p> <p>W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
61	I.85	[...]*	W sprawie planowania przestrzennego – miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko II”: Plan w obecnym kształcie z proponowaną szerokością dróg (ul. Szczawnicka, Rytownicza, Osterwy i Tuchowska) nie jest zgodny z potrzebami mieszkańców osiedla Rajsko. Wymienione ulice są wykorzystywane głównie do dojazdu do posesji i ewentualnego przejazdu w inną część dzielnicy. Przez Rajsko nie prowadzi drogi przejazdowe. Takie już istnieją jako mniejsze obwodnice dzielnicy Myślenicka, Sawiczewskich, Niebieska) Ponadto w dzielnicy funkcjonuje dobrze rozwijająca się szkoła podstawowa, do której dzieci dojeżdżają rowerami bądź docierają pieszo. Osiedle ma zaciszny, rekreacyjny charakter, wykorzystywany nie tylko przez właścicieli posesji na terenie Rajsko, ale też przez mieszkańców sąsiednich osiedli (Na Kozłówce, Kurdwanów). Nie istnieją żadne przesłanki, by wymienione wyżej drogi poszerzać i zmieniać charakter dzielnicy. W związku z powyższym wnioskuję o zawężenie szerokości ulic dojazdowych, oznaczonych jako KDD, w szczególności ulic: Szczawnickiej, Rytowniczej, Osterwy i Tuchowskiej do niezbędnego minimum pozwalającego na mijanie się samochodów tj. maksymalnie 7 metrów szerokości.	ul. Szczawnicka ul. Rytownicza ul. Osterwy ul. Tuchowska	KDD.1 KDD.4 KDD.3	KDD.1 KDD.4 MN.9 KDD.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9 .
62	I.86	[...]*	Wnioskuję o: 1. zawężenie szerokości ulic oznaczonych jako KDD, w szczególności ulic: Szczawnickiej, Rytowniczej, Osterwy i Tuchowskiej do maksymalnie 7 metrów szerokości; 2. (...); 3. wyznaczenie ścieżek rowerowych umożliwiających bezpieczne dotarcie rowerem do już istniejącej sieci krakowskich ścieżek rowerowych (dojazd do szkoły, praca, rekreacja.)	obszar planu	obszar planu	obszar planu	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1 i 3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1 i 3	Ad 1. Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9 . Ad 3. Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż na rysunku projektu planu nie zostały wyznaczone tereny ścieżek rowerowych. Natomiast ustalenia projektu planu (§15 ust. 1 pkt 5 lit. c) umożliwiają ich realizację w każdym terenie, z wyjątkiem terenów W.1, KS.1, ZPf.2, ZPf.3 i ZPf.4 . Docelowa realizacja systemu ścieżek rowerowych będzie rozstrzygana na etapie projektu realizacyjnego / budowlanego przy

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									uwzględnieniu istniejących uwarunkowań terenowych oraz przepisów odrębnych.
63	I.87	[...]*	<p>W nawiązaniu do planu zagospodarowania przestrzennego Rajska 2, w którym planowane jest poszerzenie drogi przy ulicy Nad Fosą gdzie znajduje się dom wnioskujących, uważa taką zmianę za bezzasadną z racji lokalizacji oraz nie wyrażają zgody na w/w poszerzenie, ponieważ taka zmiana powoduje całkowity brak dojazdu do posesji. Posesja wnioskujących została bez możliwości dojazdu ze względu na różnicę wysokości terenu. Załączają dodatkowe uwagi:</p> <p>1. Pragną wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajska II, dotyczących ulic takich jak ul. Nad Fosą - KDD.8 oraz ul. Droga Rokadowa - KDD.5.</p> <p>Jako mieszkańcy tej dzielnicy, uważają, że obecne szerokości dróg są w pełni wystarczające dla potrzeb komunikacyjnych. Proponowane większe szerokości dróg byłyby niezwykle uciążliwe dla mieszkańców, prowadząc do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy. Dodatkowo, warto zauważyć, że w rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększanie szerokości dróg jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego, ani ekonomicznego.</p> <p>Należy również stwierdzić, że proponowana aktualnie szerokość drogi KDD.8 oraz KDD.5 po pierwsze w ogóle nie uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieuchronnościach, a także wielu innych uwarunkowań terenowych. Po drugie, poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.</p> <p>Istotne jest również to, że proponowane w projekcie parametry oraz przebieg dróg KDD.8 oraz KDD.5 w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem drogi. Taka sytuacja w sposób negatywny wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa.</p> <p>(...)</p> <p>Zauważenia przy tym wymaga, że obowiązujący aktualnie na tym terenie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajska” został uchwalony z końcem 2013 roku. W planie tym przewidziano znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż w aktualnie procedowanym planie miejscowym. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji.</p> <p>Zgodnie z przyjętym w tym zakresie orzecznictwem sądowo-administracyjnym, gmina, mająca wyłączną kompetencję do planowania miejscowego, może samodzielnie kształtować sposób zagospodarowania</p>	1) ul. Nad Fosą ul. Droga Rokadowa	1) KDD.8 KDD.5	1) KDD.8 KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1 i 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1 i 2	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.8) i ul. Droga Rokadowa jako dróg publicznych klasy dojazdowej (KDD.5) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” i ul. Droga Rokadowa „do 15 m” dotyczy wartości w ich najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części ich przebiegu szerokość ta wynosi odpowiednio ok. 7-12 m i ok. 11-13 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9.
	I.88	[...]*		2) ul. Osterwy	2) KDD.4	2) KDD.4 MN.9			
	I.89	[...]*		ul. Tuchowska	KDD.3	KDD.3			
	I.90	[...]*		ul. Szczawnicka ul. Rytownicza	KDD.1	KDD.1			
			ul. Kuryłowicza	KDZ.1	KDZ.1				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu, pod warunkiem, że działa w granicach i na podstawie prawa, i oczywiście władztwa tego nie nadużywa (tak wyrok NSA z dnia 9 czerwca 1995 r., IV SA 346/93, ONSA 1996/3/125).</p> <p>Mając na uwadze powyższe argumenty, wnoszą o:</p> <p>2. zmniejszenie szerokości pasa drogowego przy ul. Nad Fosą do 6 m, ul. Droga Rokadowa do 7 metrów oraz utrzymania pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Osterwy, Tuchowska, Szczawnicka, Rytownicza i Kuryłowicza.</p> <p>3. (...).</p>						
64	I.91	[...]*	<p>1. Pragnie wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajska II, dotyczących ulic takich jak ul. Nad Fosą - KDD.8 oraz ul. Droga Rokadowa - KDD.5.</p> <p>Jako mieszkańcy tej dzielnicy, uważają, że obecne szerokości dróg są w pełni wystarczające dla potrzeb komunikacyjnych. Proponowane większe szerokości dróg byłyby niezwykle uciążliwe dla mieszkańców, prowadząc do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy. Dodatkowo, warto zauważyć, że w rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększanie szerokości dróg jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego, ani ekonomicznego.</p> <p>Należy również stwierdzić, że proponowana aktualnie szerokość drogi KDD.8 oraz KDD.5 po pierwsze w ogóle nie uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieuchronnościach, a także wielu innych uwarunkowań terenowych. Po drugie, poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.</p> <p>Istotne jest również to, że proponowane w projekcie parametry oraz przebieg dróg KDD.8 oraz KDD.5 w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem drogi. Taka sytuacja w sposób negatywny wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa.</p> <p>(...)</p> <p>Zauważenia przy tym wymaga, że obowiązujący aktualnie na tym terenie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajska” został uchwalony z końcem 2013 roku. W planie tym przewidziano znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż w aktualnie procedowanym planie miejscowym. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji.</p> <p>Zgodnie z przyjętym w tym zakresie orzecnictwem sądowno-administracyjnym, gmina, mająca wyłączną kompetencję do planowania miejscowego, może</p>	<p>1) ul. Nad Fosą ul. Droga Rokadowa</p> <p>2) ul. Osterwy</p> <p>ul. Tuchowska</p> <p>ul. Szczawnicka ul. Rytownicza</p> <p>ul. Kuryłowicza</p>	<p>1) KDD.8 KDD.5</p> <p>2) KDD.4</p> <p>KDD.3</p> <p>KDD.1</p> <p>KDZ.1</p>	<p>1) KDD.8 KDD.5 ZPb.5</p> <p>2) KDD.4 MN.9</p> <p>KDD.3</p> <p>KDD.1</p> <p>KDZ.1</p>	<p>Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1 i 2</p>	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1 i 2</p>	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.8) i ul. Droga Rokadowa jako dróg publicznych klasy dojazdowej (KDD.5) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” i ul. Droga Rokadowa „do 15 m” dotyczy wartości w ich najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części ich przebiegu szerokość ta wynosi odpowiednio ok. 7-12 m i ok. 11-13 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>samodzielnie kształtować sposób zagospodarowania obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu, pod warunkiem, że działa w granicach i na podstawie prawa, i oczywiście władztwa tego nie nadużywa (tak wyrok NSA z dnia 9 czerwca 1995 r., IV SA 346/93, ONSA 1996/3/125).</p> <p>Mając na uwadze powyższe argumenty, wnosi o:</p> <p>2. zmniejszenie szerokości pasa drogowego przy ul. Nad Fosą do 6m, ul. Droga Rokadowa do 7 metrów oraz utrzymania pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Osterwy, Tuchowska, Szczawnicka, Rytownicza i Kuryłowicza.</p> <p>3. (...).</p>						
65	I.92	[...]*	<p>Jako właściciele działki 21/13 (...) zgłaszają uwagi do proponowanych zapisów w MPZP Rajska II dotyczących szerokości pasa drogowego ul. Nad Fosą i wnioskuje o utworzenie pasa drogowego szerokości 6 m. Poszerzenie ul. Nad Fosą w znacznym stopniu utrudni bądź uniemożliwi Mieszkańcom korzystanie ze swoich posesji, jest wręcz niemożliwe ze względu na ukształtowanie terenu w tym rejonie, wiązać się będzie ze znacznym uszczerbkiem dla okolicznej przyrody. Jednocześnie wszelka ingerencja w istniejące ukształtowanie terenu może się wiązać z uruchomieniem bądź stworzeniem nowych osuwisk w okolicy, ponadto poszerzenie ul. Nad Fosą sprawi, że stanie się ona intensywnie uczęszczaną arterią, uniemożliwiającą mieszkańcom normalne funkcjonowanie.</p>	ul. Nad Fosą	KDD.8	KDD.8	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.8) jako drogi publicznej klasy dojazdowej we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 7 m do ok. 12 m. – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
	I.93	[...]*							
66	I.94	[...]*	<p>Dziękuję za zainteresowanie tematem Rajska. Jest tu co zrobić. Panie Prezydencie, czy wie Pan, że na ulicach Rytowniczej czy Miarowej w XXI wieku nadal nie ma kanalizacji? Drogi owszem są fatalne i błagają o naprawę. Ale plan budowy 2 pasów na mniejszych ulicach jak Rytownicza, a nie jest to droga zapewniająca jakikolwiek tranzyt, to droga do domów i szkoły. Chodnik, tak. Mijanki dla samochodów, jak najbardziej. Kanalizacja, obowiązkowo. Ale dwa pasy? Naprawdę po latach betonowania Krakowa i nadziejach na zmiany kolejny raz będzie tak samo? Drodzy Państwo. Jako właściciel działki 81/5 przy ulicy Rytowniczej 7 nie zgadza się na proponowany przebieg drogi. Poza wyżej wymienionymi sprawami, utraciłby miejsce postojowe, część ogrodu w której żyją psy wnioskującego, starodrzew oraz oczko wodne z życiem. O utracie prywatności to już nawet wspominać chyba nie trzeba. Przez wzgląd na bliskość</p>	ul. Rytownicza	KDD.1	KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Rytowniczej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.1) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Rytowniczej „do 14 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 6 m do ok. 9 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach
	I.95	[...]*							

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			szkoły, jak również bezpośredniego wyjazdu z ulicy Rytowniczej 7 szersza droga może doprowadzić do wypadków. Jeżeli o bezpiecznej drodze mowa, drodzy Państwo to koniecznością są progi zwalniające bo to co ludzie wyczyniają najczęściej spiesząc się z dzieckiem do szkoły woła o pomstę. Zakręt na ulicy Rytowniczej powinien mieć takie progi przynajmniej 2.						rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
67	I.96	[...]*	Dotyczy §13 pkt 4 ppk e Planu Zagospodarowania Przestrzennego Rajska II. Planowane poszerzenie ulicy (KDD3) Tuchowska do 15 m przy granicy z działką nr 2/2 obręb 96 zaburza historyczny układ urbanistyczny dla opisywanego terenu ze znajdującym się budynkiem wpisanym do ewidencji zabytków E(1) i przebiegiem ulicy Droga Rokadowa E(7). Skutkuje również brakiem możliwości dojazdu do działki 2/2. Wnioskuje o wyłączenie działki z planowanej przebudowy.	ul. Tuchowska	KDD.3	KDD.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wyznaczenie ul. Tuchowskiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.3) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Tuchowskiej „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na wysokości działki nr 2/2 szerokość ta wynosi ok. 11-12 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
68	I.97	[...]*	Jest mieszkańcem (...). 1. Wnosi o ustawienie pasa drogowego (poprzez jego zawężenie) do wartości 5-6 metrów (w zapisach planu jako KDD4 do 16 metrów). Szerokość projektowanego pasa drogowego w zapisach sporządzanego planu (projektu) MPZP Rajska II, jest nie tylko nieakceptowalne z punktu widzenia społecznego, ale może też wywołać wiele uciążliwości dla właścicieli nieruchomości położonych przy wspomnianej ulicy w przyszłości. Wspomniana ulica jest też traktowana przez mieszkańców jako droga dojazdowa do domów a proponowany pas 5-7 m. 2. wnosi o teren budowlany dla działki 21/4 obręb 94.	1) ul. Nad Fosą ul. Osterwy 2) 21/4 obr. 94 Podgórze	1) KDD.7 KDD.8 KDW.5 KDD.4 2) MN.15 R.12 ZL.10 KDD.8	1) KDD.7 KDD.8 KDW.5 KDD.4 MN.9 2) MN.15 R.12 ZL.10 KDD.8	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Ad 1. Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.7, KDD.8) i ul. Osterwy (KDD.4) jako dróg publicznych klasy dojazdowej we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9 ; – obecny przebieg linii rozgraniczających drogi KDD.7 (ul. Nad Fosą) wynika z wytycznych Komisji Planowania

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									<p>Przestrzennego i Ochrony Środowiska Rady Miasta Krakowa, zawartych w opinii nr 281/2022 z dnia 27.06.2022 r.;</p> <ul style="list-style-type: none"> - wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” i ul. Osterwy „do 15 m” dotyczy wartości w ich najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części ich przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 7 m do ok. 12 m; - w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi. <p>Ad 2. Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż nie jest możliwe przeznaczenie całej działki nr 21/4 pod Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, gdyż przeważająca jej część według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – Tereny zieleni nieurządzonej, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „<u>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego”.</u> W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Jednocześnie wyjaśnia się, że przeznaczenie części działki na drogę publiczną klasy dojazdowej KDD.8 – ul. Nad Fosą w granicach wskazanych w projekcie planu, ma na celu poprawę obsługi komunikacyjnej tej części miasta, w tym zapewnienie powiązania układu drogowego objętego planem miejscowym z układem poza jego granicami.</p>
69	I.98	[...]*	Wnosi o teren budowlalny dla działki 21/4 obręb 94.	21/4 Obr. 94 Podgórze	MN.15 R.12 ZL.10 KDD.8	MN.15 R.12 ZL.10 KDD.8	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż nie jest możliwe przeznaczenie całej działki nr 21/4 pod Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, gdyż przeważająca jej część według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – Tereny zieleni nieurządzonej, o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <u>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy</u>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									<p>w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego”.</p> <p>W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że przeznaczenie części działki na drogę publiczną klasy dojazdowej KDD.8 – ul. Nad Fosą w granicach wskazanych w projekcie planu, ma na celu poprawę obsługi komunikacyjnej tej części miasta, w tym zapewnienie powiązania układu drogowego objętego planem miejscowym z układem poza jego granicami.</p>
70	I.99 I.100	[...]* [...]*	<p>Jako właściciele nieruchomości usytuowanej przy ul. Szczawnickiej w Krakowie wnoszą o zmianę szerokości pasa drogowego drogi dojazdowej KDD1 przyjętego w projekcie mpzp „Rajsko II” o szerokości 14 m, poprzez jego zawężenie do 6 m. Ulica ta jest drogą dojazdową do nieruchomości wnoszących i pas drogowy szerokości 6 m jest wystarczający. Zwracają uwagę, że minimalne szerokości pasa drogowego przewidziane w przepisie § 17 ust. 1 pkt. 7 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, dla dróg dojazdowych jaką jest ulica Szczawnicka wynoszą 6 metrów, w tym 4,5 m jezdni z dwoma pasami ruchu po 2,25 m i chodnik 1,5 m.</p>	ul. Szczawnicka	KDD.1	KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Szczawnickiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.1) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Szczawnickiej „do 14 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jej przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 6 m do ok. 9 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
71	I.101	[...]*	<p>Układ drogowy KDD.1 ul. Rytownicza 4 dz. 73 obr. 0095 Podgórze. Poszerzenie pasa drogowego osiedlowej ul. Rytowniczej z 4 do 14 m jest nie do zaakceptowania. Proponowany pas drogowy na ścianie budynku nr 4 uniemożliwi dojazd do działki do garażu z uwagi na układ wysokościowy, kształt działki i jej zabudowę, a także uniemożliwi remont i konserwację budynku.</p> <p>Ulica Rytownicza i Szczawnicka są kręte o znacznych spadkach i zrobienie z nich przelotówki spowoduje wzrost zagrożenia dla mieszkańców oraz zagrożenie środowiska. Obecny układ drogowy jest wystarczający. Proponuje się zawężenie pasa drogowego w rejonie wjazdu do dz. 73 z przesunięciem osi drogi o ok. 0,5 m w kierunku dz. 81/5 w szczególności bramy wjazdowej, jak np. przy bud 29 i 40 w ul. Szczawnickiej. Uwagi składa w formie pisemnej i jest</p>	ul. Rytownicza	KDD.1	KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Rytowniczej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.1) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Rytowniczej „do 14 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na wysokości działki nr 73 szerokość ta wynosi ok. 10 m, a jego granice

1	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			otwarta na ewentualne rozmowy.						<p>są oddalone od ściany budynku nr 4;</p> <p>– w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.</p>
72	I.102	[...]*	Nie wyraża zgody na poszerzenie pasa drogowego kosztem terenów zielonych. Obecny układ drogowy jest wystarczająco szeroki, ale trzeba poszerzyć połączenia, tak aby samochody mogły się mijać swobodnie.	obszar planu	obszar planu	obszar planu	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.</p>
73	I.103	[...]*	Nie wyraża zgody na poszerzenie pasa drogowego kosztem terenów zielonych. Obecny układ drogowy jest wystarczający dla mieszkańców osiedla, a wymaga jedynie korekt. Proponowane chaotyczne poszerzenie pasa drogowego spowoduje znaczne zwiększenie ruchu tranzytowego, a tym samym zanieczyszczenie środowiska, zwiększenie zagrożenia dla mieszkańców a nie będzie zaspokajała ich potrzeb komunikacyjnych. Obecnie ze względów ekologicznych promowane jest wręcz zawężenie pasów jezdnych, ograniczenie ruchu pojazdów i rozbudowa terenów zielonych i czystych od spalin.	obszar planu	obszar planu	obszar planu	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.</p>
74	I.104	[...]*	Nie wyraża zgody na poszerzenie pasa drogowego kosztem terenów zielonych. Obecny układ drogowy jest wystarczający dla mieszkańców osiedla, a wymaga jedynie korekt lokalnych. Proponowane chaotyczne poszerzenie pasa drogowego spowoduje znaczne zwiększenie ruchu tranzytowego, a tym samym zanieczyszczenie środowiska, zwiększenie zagrożenia dla mieszkańców, a nie będzie zaspokajała ich potrzeb komunikacyjnych. Obecnie ze względów ekologicznych promowane jest wręcz zawężenie	obszar planu	obszar planu	obszar planu	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			pasów jezdnych ograniczenie ruchu pojazdów i rozbudowa terenów zielonych i czystych od spalin .						drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygnięta w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
75	I.105	[...]*	Wnioskuję o zmianę przeznaczenia działki nr 219/2 obr. 94 Kraków – Podgórze (Rajsko) z terenów rolniczych (R) na tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej MN w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Rajsko II wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.	219/2 obr. 94 Podgórze	R.14	R.14	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – <i>Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i> ”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
76	I.106	[...]*	Dotyczy projektu planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Rajsko II wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. Wnioskuję o zmianę przeznaczenia działki nr 219/2 obręb 94 Kraków – Podgórze z terenów rolniczych na tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.	219/2 obr. 94 Podgórze	R.14	R.14	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – <i>Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i> ”. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
77	I.107	[...]*	Wnioskuję o dokonanie zmiany w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko II” i zmianę przeznaczenia działki nr 219/2 obr. 94 Kraków – Podgórze (Rajsko) z terenów rolniczych (R) na teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN).	219/2 obr. 94 Podgórze	R.14	R.14	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż przedmiotowa działka według ustaleń Studium znajduje się w terenie ZR – <i>Tereny zieleni nieurządzonej</i> , o funkcji podstawowej: różnorodne formy zieleni nieurządzonej, lasy, grunty rolne. W tomie III.1.2 Studium wskazano - jako jedną z ogólnych zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu w planach miejscowych - zasadę nr 1 mówiącą, że „ <i>granice oddzielające tereny przeznaczone do zabudowy i zainwestowania od terenów wolnych od zabudowy w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych należy traktować jako <u>niezmiennie, nieprzekraczalne i niepodlegające korektom</u> przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego</i> ”.

1	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).
78	I.108	[...]*	Jako mieszkańcy ulicy Osterwy, wnoszą o ustalenie pasa drogowego (poprzez jego zawężenie/zmniejszenie) do wartości 6-7 metrów (w zapisach planu jako KDD4. do 17 metrów). Szerokość projektowanego pasa drogowego w zapisach sporządzanego planu (projektu) MPZP Rajsko II, jest nie tylko nie akceptowalna z punktu widzenia społecznego, ale może także wywołać wiele uciążliwości dla właścicieli nieruchomości położonych przy wspomnianej ulicy w przyszłości. Wspomniana ulica jest traktowana przez wnioskodawców jako droga dojazdowa do domów a proponowany przez wnioskodawców pas drogowy o szer. 6-7 metrów jest w zupełności wystarczający, tym bardziej z uwagi na istniejącą zabudowę. Nadmieniają iż szerokości pasów drogowych innych wymienionych ulic w projekcie MPZP Rajsko II, są nie do zaakceptowania m.in. z wyżej wymienionych powodów. Wnoszą również o zawężenia pasów drogowych ulic: KDD1 do KDD11 do szerokości 6-8 metrów w zależności od ulicy, KDL1 – do 7-8 metrów, a KDZ1 ul. Kuryłowicza, do fizycznych szerokości istniejącej drogi.	ul. Osterwy pozostałe ulice	KDD.4	KDD.4 MN.9	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wyznaczenie ul. Osterwy jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.4) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9 ; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Osterwy „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi ok. 12 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5 .
	I.109	[...]*							
	I.110	[...]*							
	I.111	[...]*							
	I.112	[...]*							
79	I.113	[...]* [...]* [...]*	Szerokość projektowanych pasów drogowych w zapisach sporządzanego planu (projektu) MPZP Rajsko II, jest nie tylko nie akceptowalna z punktu widzenia społecznego, ale może także wywoływać wiele uciążliwości dla właścicieli nieruchomości położonych przy wspomnianych ulicach w przyszłości. Wspomniane ulicy są drogami dojazdowymi do domów, a proponowane pasy drogowe są zbyt szerokie, tym bardziej z uwagi na istniejącą zabudowę. Nadmieniają iż szerokości pasów drogowych ulic w projekcie MPZP Rajsko II, są nie do zaakceptowania m.in. z wyżej wymienionych powodów. Wnoszą również o zawężenie pasów drogowych ulic.: KDD1 do KDD11 do szerokości 6-8 metrów w zależności od ulicy; KDL 1 - do 7-8 metrów, a KDZ1 ul. Kuryłowicza do fizycznych szerokości istniejącej drogi.	obszar planu	obszar planu	obszar planu	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być
	I.114	[...]* [...]* [...]*							
	I.115	[...]* [...]* [...]* [...]* [...]* [...]*							

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									<p>zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;</p> <ul style="list-style-type: none"> - w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5.
80	I.116	[...]* + lista 12 podpisów	<p>Jako właściciele i mieszkańcy nieruchomości zabudowanych budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi, usytuowanych przy ul. Szczawnickiej w Krakowie wnoszą o zmianę szerokości pasa drogowego drogi dojazdowej KDD1, przyjętego w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko II” o szerokości 14 m, poprzez zmniejszenie jego szerokości do maksymalnie 6 metrów.</p> <p>Szerokość projektowanego pasa drogowego przyjęta w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko II” jest nie tylko nie do zaakceptowania z punktu widzenia społecznego, ale może także wywołać w przyszłości wiele uciążliwości dla właścicieli nieruchomości usytuowanych przy ulicy Szczawnickiej. Ulica ta jest traktowana zarówno przez wnioskujących jak i w projekcie tego planu jako droga dojazdowa do domów, a proponowany przez wnioskujących pas drogowy o szerokości 6m jest zupełnie wystarczający, jako droga dojazdowa do istniejącej przy tej ulicy zabudowy.</p> <p>Zwracają uwagę, iż szerokości pasów drogowych innych dróg przewidzianych w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko II” są również nie do zaakceptowania między innymi z wyżej wymienionych powodów.</p> <p>Wnoszą również o zmniejszenie szerokości pasów drogowych dróg KDD1 do KDD11 do szerokości 6-8 metrów w zależności od specyficznych warunków poszczególnych dróg.</p> <p>Wnoszą o zmniejszenie szerokości ulicy KDL1 do 8 metrów tj. do minimalnej szerokości drogi lokalnej przewidzianej w warunkach technicznych dróg publicznych określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Wnoszą o zmniejszenie szerokości drogi KDZ1 do minimalnej szerokości drogi zbiorczej przewidzianej w rozporządzeniu w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.</p> <p>Zwracają uwagę, że minimalne szerokości pasa drogowego przewidziane w przepisie § 17 ust. 1 pkt. 7 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, dla dróg dojazdowych jaką między innymi jest ulica Szczawnicka wynoszą 6 metrów, w tym 4,5 m jezdni z dwoma pasami ruchu po 2,25 m i chodnik 1,5 m</p> <p>Natomiast minimalne szerokości pasa drogowego przewidziane w przepisie § 17 ust. 1 pkt. 6 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, dla dróg lokalnych wynoszą 8 metrów, w tym 5 m jezdni z dwoma pasami ruchu po 2,5 m i 3 m chodnik wraz z drogą dla rowerów zgodnie z przepisem</p>	ul. Szczawnicka	KDD.1	KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wyznaczenie ul. Szczawnickiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.1) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; - wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Szczawnickiej „do 14 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 6 m do ok. 9 m; - w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdują się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; - w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>§ 42 tego rozporządzenia.</p> <p>Minimalne szerokości pasa drogowego przewidziane w przepisie § 17 ust. 1 pkt. 5 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, dla dróg zbiorczych wynoszą 8,5 metra, w tym 5,5 m jezdni z dwoma pasami ruchu po 2,75 m i 3 m chodnik wraz z drogą dla rowerów zgodnie z przepisem § 42 tego rozporządzenia.</p> <p>Zwracają uwagę, że projektowanie nadmiernie szerokich dróg powoduje szereg negatywnych skutków społecznych, gospodarczych i ekonomicznych. Wymaga po pierwsze znaczących nakładów na pozyskanie prawa własności dodatkowych terenów pod poszerzenie drogi i jednocześnie wiąże się z wywłaszczeniem, odebraniem części nieruchomości właścicielom nieruchomości przylegających do obecnych dróg. Wynagrodzenia za wywłaszczenia z reguły mniejsze od rzeczywistej wartości wywłaszczanych części nieruchomości, są pokrywane ze środków publicznych, podatków wnioskujących.</p> <p>Po drugie wybudowanie dróg nadmiernie szerokich powoduje oczywiście znacznie większe koszty inwestycyjne ponoszone na budowę tych dróg, również ze środków publicznych, z podatków wnioskujących.</p> <p>Po trzecie zwracają uwagę, że zbyt szerokie pasy jezdni w znacznej części prowokują użytkowników dróg do szybszej, mniej bezpiecznej jazdy a bezpieczna prędkość na drogach dojazdowych winna wynosić zgodnie z warunkami technicznymi dróg 30 km/godz. a max 40 km/godz. Może to w przyszłości powodować konieczności sztucznego zawężania jedni tych dróg za pomocą znaków poziomych i innych szykan na jezdniach, co obecnie jak można zaobserwować jest dokonywane przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa na niektórych drogach dojazdowych.</p> <p>Mając na uwadze powyższe wnoszą jak na wstępie o uwzględnienie wyżej opisanych uwarunkowań społecznych, gospodarczych i ekonomicznych i znaczące zmniejszenie szerokości projektowanych dróg do parametrów wnioskowanych.</p> <p>Niniejszy wniosek właścicieli nieruchomości jako Radny Dzielnicy X okręgu, w którym znajdują się w/w ulic popiera składający wniosek.</p>						
81	I.117	[...]*	<p>Chciałby zwrócić uwagę na znaczenie zachowania Twierdzy Rajska jako miejsca przyrodniczego i kulturowego. Planowane poszerzenie ul. Droga Rokadowa może zniszczyć ten unikalny teren.</p> <p>Prosi o działanie na rzecz ochrony drzew i walorów przyrodniczych. Nasza społeczność potrzebuje takich miejsc.</p>	ul. Droga Rokadowa	KDD.5	KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – na obszarze zespołu Fortu nr 51 „Rajska” wyznaczono Teren zieleni urządzonej - ZPf.1 o przeznaczeniu pod zieleni towarzyszącą obiektom fortecznym; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu,

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									<p>jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;</p> <p>– w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5.</p>
82	I.118	[...]*	<p>Jako miłośnik rowerowych wycieczek, chciałby wyrazić swoje obawy dotyczące planowanego poszerzenia ul. Droga Rokadowa. Teren wokół Twierdzy Rajska to jedno z ulubionych miejsc wnioskującego na rowerowe przejażdżki. Piękne widoki, świeże powietrze i spokój sprawiają, że jest to idealne miejsce na relaks. Prosi o zachowanie tego obszaru, aby nadal cieszyć się rowerowymi wycieczkami w otoczeniu natury.</p>	ul. Droga Rokadowa	KDD.5	KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <p>– w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;</p> <p>– w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5.</p>
83	I.121	[...]*	<p>W proponowanym planie elewacja historycznego budynku wnioskującej (dawna kantyna austriacka z 1881 r. – integralna część Fortów 51 Rajska) jest granicą pasa drogowego. Nie zgadza się aby budynek który z taką pieczołowitością odnawiała 20 lat był narażony na bezpośredni ruch drogowy. Planowane poszerzenie drogi zabiera szeroki pas już i tak bardzo wąskiego ogrodu. Prosi o zmianę przebiegu planowanej drogi z poszanowaniem własności nieruchomości wnioskującej. Liczy na zrozumienie indywidualnej sytuacji.</p>	ul. Droga Rokadowa	KDD.5	KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <p>– w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi;</p> <p>– w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
84	I.122	[...]*	<p>Ul. Droga Rokadowa to jej ulubione miejsce na trekking i piesze wędrówki, zwraca się z prośbą o ochronę Twierdzy Rajska. To miejsce, gdzie może spędzić czas na długich spacerach, ciesząc się pięknem przyrody i spokojem. Nie wyobraża sobie spacerować przy tak szerokiej i co za tym idzie ruchliwej ulicy wdychając spaliny jadących samochodów.</p> <p>Prosi o rozważenie alternatywnych rozwiązań, które nie wpłyną na walory tego terenu. Dziękuje za troskę o miejsce rekreacji.</p>	ul. Droga Rokadowa	KDD.5	KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5.
85	I.123	[...]*	<p>1. Pragnie wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajska II, dotyczących ulic takich jak ul. Nad Fosą - KDD.8 oraz ul. Droga Rokadowa - KDD.5.</p> <p>Jako mieszkaniec tej dzielnicy, uważa, że obecne szerokości dróg są w pełni wystarczające dla potrzeb komunikacyjnych. Proponowane większe szerokości dróg byłyby niezwykle uciążliwe dla mieszkańców, prowadząc do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy. Dodatkowo, warto zauważyć, że w rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększanie szerokości dróg jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego, ani ekonomicznego.</p> <p>Należy również stwierdzić, że proponowana aktualnie szerokość drogi KDD.8 oraz KDD.5 po pierwsze w ogóle nie uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieuchronnościach, a także wielu innych uwarunkowań terenowych. Po drugie, poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.</p> <p>Istotne jest również to, że proponowane w projekcie parametry oraz przebieg dróg KDD.8 oraz KDD.5 w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem drogi. Taka sytuacja w sposób negatywny wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa.</p>	<p>1) ul. Nad Fosą ul. Droga Rokadowa</p> <p>2) ul. Osterwy</p> <p>ul. Tuchowska</p> <p>ul. Szczawnicka ul. Rytownicza</p> <p>ul. Kuryłowicza</p>	<p>1) KDD.8 KDD.5</p> <p>2) KDD.4</p> <p>KDD.3</p> <p>KDD.1</p> <p>KDZ.1</p>	<p>1) KDD.8 KDD.5 ZPb.5</p> <p>2) KDD.4 MN.9</p> <p>KDD.3</p> <p>KDD.1</p> <p>KDZ.1</p>	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1 i 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1 i 2	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.8) i ul. Droga Rokadowa jako dróg publicznych klasy dojazdowej (KDD.5) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” i ul. Droga Rokadowa „do 15 m” dotyczy wartości w ich najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części ich przebiegu szerokość ta wynosi odpowiednio ok. 7-12 m i ok. 11-13 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>(...) Zauważenia przy tym wymaga, że obowiązujący aktualnie na tym terenie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru "Rajsko" został uchwalony z końcem 2013 roku. W planie tym przewidziano znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż w aktualnie procedowanym planie miejscowym. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji.</p> <p>Zgodnie z przyjętym w tym zakresie orzecznictwem sądowo-administracyjnym, gmina, mająca wyłączną kompetencję do planowania miejscowego, może samodzielnie kształtować sposób zagospodarowania obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu, pod warunkiem, że działa w granicach i na podstawie prawa, i oczywiście władztwa tego nie nadużywa (tak wyrok NSA z dnia 9 czerwca 1995 r., IV SA 346/93, ONSA 1996/3/125).</p> <p>2. Mając na uwadze powyższe argumenty, wnosi o zmniejszenie szerokości pasa drogowego przy ul. Nad Fosą do 6 m, ul. Droga Rokadowa do 7 metrów oraz utrzymania pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Osterwy, Tuchowska, Szczawnicka, Rytownicza i Kuryłowicza.</p> <p>3. (...).</p>						projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9 .
86	I.124	[...]*	<p>Jako mieszkanka (...) sprzeciwia się na wprowadzenie planu MPZP Rajsko II na swojej działce. Bardzo prosi o zawężenie pasa drogowego do fizycznych wartości obecnej drogi, w zapisach planu jako KDZ1 ul. Kuryłowicza. Droga jest w bardzo dobrym stanie, posiada chodnik z dwóch stron i nie ma potrzeby jej poszerzać. Numer działki 88/1, 88/2.</p>	ul. Kuryłowicza	KDZ.1	KDZ.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczone w projekcie planu linie rozgraniczające ul. Kuryłowicza zostały zawężone na przeważającym ich przebiegu w stosunku do przebiegu wskazanego w obowiązującym planie, a także zostały dostosowane do przebiegu ul. Kuryłowicza wskazanego w projekcie planu „Sobonowice II” (po wprowadzeniu zmian wynikających z przegłosowanej w dniu 11.10.2023 r. poprawki Radnych Miasta Krakowa w tym zakresie z uwzględnieniem stanowiska Zarządu Dróg Miasta Krakowa z dnia 31.01.2024 r.); – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
87	I.125	[...]*	<p>Wyraża głęboki sprzeciw wobec wyłożonego planu przestrzennego Rajsko II, dotyczącego proponowanej rozbudowy/poszerzenia/ i zagospodarowania obrębu ulic:</p>	ul. Grawerska ul. Tuchowska	KDD.2 KDD.3	KDD.2 KDD.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>Grawerska, Tuchowska, Szczawnicka. W założeniu, obszar ten ma być traktowany jako zielone płuca Krakowa, a nie jako kolejne przedmieście z rozbudowaną strukturą komunikacyjną.</p> <p>W planowanych przez Stowarzyszenie Rajska Dolina rozwiązaniach ciągi komunikacyjne ulica Tuchowska od ul. Osterwy do ul. Miarowej oraz ul. Grawerska i ul. Szczawnicka mają zachować swój unikalny charakter z wprowadzeniem komunikacji jednokierunkowej lub wahadłowej wraz z połączeniem z kompleksem leśnym będącym własnością Lasów Państwowych. Rozwiązanie takie ma służyć aktywności rowerowej oraz pieszym wycieczkom do kompleksu leśnego, w którym są zlokalizowane rzadkie w Europie stanowiska bluszczu. Jest to swoisty unikalny ekosystem nie wymagający pod żadnym względem szerokich dwupasmowych ulic dojazdowych.</p> <p>Po co tablice „uwaga płazy”, kąciki odpoczynku przy drogach – dla inhalacji spalinami?!</p> <p>Płazów nie uświadczysz, ani na ul. Bełzy / łączy się z Tuchowską od ul. Osterwy i biegnie w kierunku południowym do ul. Kuryłowicza/ ani na ul. Gruszczyńskiego.</p> <p>Ostatnie enklawy ledwo dyszącej przyrody chce się zdewastować pod płaszczykiem „dbania” o wygodę mieszkańców, - a nie jest tak, że nowa władza a raczej urzędnicy chcący zaplusować u nowego Pana Prezydenta, prześcigają się w coraz to głębszych pomysłach, robiąc piekło tymże mieszkańcom? Może być i tak, że Pan Prezydent zazdrościł rezydentowi RP i też chce być rezydentem, ale Królewskiego Miasta – nie widzę problemu pomimo 69-iu lat i okularów, cztery czy pięć lat szybko minie i zwolnimy Pana z uciążliwego stanowiska.</p> <p>Wracając do ekosystemu i jego dobrostanu, plan zagospodarowania Rajska II, należy rozpatrywać nie tylko w kontekście lepszego dojazdu samochodem, lecz przede wszystkim jako większy fragment ekosystemu. W innych krajach taka optyka odnosi sukcesy, ale w Polsce musimy zniszczyć, żeby móc potem odbudowywać i być stale na dorobku!</p> <p>Nie jesteśmy w stanie zrozumieć, że dewastując otoczenie nigdy nie odtworzymy je takim jakim było, a myślenie, że uczynimy je jeszcze lepszym to hipokryzja.</p> <p>Ochronę środowiska przekłada się w innych krajach na partykularne interesy tych kierowców, którzy cenią sobie wygodę dojazdu szybką dwupasmową drogą, a ochronę natury, środowiska traktują jako puste hasło!</p>	ul. Szczawnicka	KDD.1	KDD.1	uwagi	uwagi	<p>Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.</p>
88	I.126	[...]*	<p>Jako właściciele nieruchomości usytuowanej przy ul. Szczawnickiej w Krakowie wnoszą o zmianę szerokości pasa drogowego drogi dojazdowej KDD1 przyjętego w projekcie mpzp „Rajska II” o szerokości 14 m, poprzez jego zawężenie do 6 m. Ulica ta jest drogą dojazdową do nieruchomości wnioskujących i pas drogowy szerokości 6 m jest wystarczający. Zwracają uwagę, że minimalne szerokości pasa drogowego przewidziane w przepisie § 17 ust. 1 pkt. 7 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, dla dróg dojazdowych jaką jest ulica Szczawnicka wynoszą 6 metrów, w tym 4,5 m jezdni z dwoma pasami ruchu po 2,25 m i chodnik 1,5 m.</p>	ul. Szczawnicka	KDD.1	KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Szczawnickiej jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.1) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Szczawnickiej „do 14 m” dotyczy wartości
	I.127	[...]*							
	I.128	[...]*							
	I.129	[...]*							
	I.130	[...]*							
	I.131	[...]*							
	I.132	[...]*							
	I.133	[...]*							
	I.134	[...]*							

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
	I.135	[...]*	Dotyczy działki 252/2 obr. 95 Podgórze.						w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 6 m do ok. 9 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
	I.136	[...]*							
	I.137	[...]*							
	I.138	[...]*							
	I.139	[...]*							
	I.140	[...]*							
	I.141	[...]*							
89	I.142	[...]*	W nawiązaniu do wyłożonego planu przestrzennego Rajsko II dotyczącego zagospodarowania ulic Grawerska, Tuchowska, Szczawnicka wyraża głęboki sprzeciw wobec proponowanej rozbudowy (poszerzenia) powyższych ulic. W założeniu obszar ten ma być traktowany jako zielone płuca Krakowa, a nie jako kolejne przedmieście z rozbudowaną strukturą komunikacyjną. W planowanych przez Stowarzyszenie Rajsko Dolina rozwiązaniach ciągi komunikacyjne Tuchowska od ul. Osterwy do ul. Miarowej oraz Szczawnicka i ul. Grawerska mają zachować swój unikalny charakter z wprowadzeniem komunikacji jednokierunkowej lub wahadłowej wraz z połączeniem z kompleksem leśnym będącym własnością Lasów Państwowych. Rozwiązanie takie ma sprzyjać aktywności rowerowej oraz pieszym spacerom do kompleksu leśnego, w którym są zlokalizowane rzadkie w Europie stanowiska bluszczu. Jest to swoisty, unikalny ekosystem nie wymagający pod żadnym względem poszerzenia ulic dojazdowych. Dowodem na to jest opracowanie ekologiczne obszaru Rajskiej Doliny sporządzone przez Uniwersytet Jagielloński, które powinno być wzięte pod uwagę przy planowaniu zagospodarowania ekosystemu Rajskiej Doliny. Plan Rajsko II należy rozpatrywać nie tylko w kontekście lepszego dojazdu samochodem, lecz jako część większego unikalnego ekosystemu zlokalizowanego w bliskiej odległości od ścisłego centrum Krakowa. Takie podejście systemowe do ochrony podmiejskich ekosystemów jest z powodzeniem stosowane w innych krajach gdzie ochronę środowiska przedkłada się ponad partykularne interesy tych osób, które cenią wyłącznie wygodę przejazdu szybką i szeroką drogą a ochronę środowiska traktują jako nic nie znaczące hasło. Uwaga dotyczy działki 165/2.	ul. Grawerska	KDD.2	KDD.2	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
	I.143	[...]*		ul. Tuchowska	KDD.3	KDD.3			
	I.144	[...]*		ul. Szczawnicka	KDD.1	KDD.1			
90	I.145	[...]*	W nawiązaniu do planu przestrzennego Rajsko II dotyczącego zagospodarowania ulic Tuchowska i pobliskich, wyraża sprzeciw wobec proponowanej rozbudowy tych ulic. Ten obszar jest zielonymi płucami Krakowa, miejscem spacerowania pieszych, rowerzystów - również z sąsiednich osiedli. Jest to obszar z unikatowym ekosystemem, nie wymagający pod żadnym względem ulic dwupasmych. Mieszkańcom także droga nie jest absolutnie potrzebna. Co więcej rozbudowanie drogi	ul. Tuchowska	KDD.3	KDD.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			większym ruchem samochodowym, a ta okolica jest miejscem, w którym mieszkańcy okolicznych dzielnic uciekają od zgiełku miasta.						drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
91	I.146	[...]*	W związku z planem przestrzennym Rajska II dotyczącym poszerzenia ulic Tuchowskiej, Grawerskiej oraz Szczawnickiej wyraża kategorię sprzeciw. Jest to teren o wyjątkowym ekosystemie z roślinami chronionymi, gdzie mieszkańcy okolicznych osiedli korzystają z możliwości spacerów, uprawiania sportów oraz podziwiania okolicznej przyrody. Droga dwupasmowa nie jest tu potrzebna, można zrobić drogę jednokierunkową, czy ruch wahadłowy. Istnieją też w okolicy osuwiska, które mogą się uaktywnić. Droga o takiej szerokości nie jest tu potrzebna.	ul. Grawerska ul. Tuchowska ul. Szczawnicka	KDD.2 KDD.3 KDD.1	KDD.2 KDD.3 KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
92	I.147	[...]*	W nawiązaniu do planu zagospodarowania przestrzennego Rajska II dotyczącego zagospodarowania obrębu ulic Tuchowska i pobliskie ulice wyraża sprzeciw wobec proponowanej rozbudowy, konkretnie poszerzenie tych ulic! Ten obszar jest zielonym płucem Krakowa, miejscem pieszych, rowerowych wycieczek sąsiadujących osiedli jak np. Kurdwanów, Piaski. Jest to obszar o unikatowym ekosystemie, niewymagający pod żadnym względem ulic dwupasmowych. Lepszym rozwiązaniem byłoby stworzenie drogi jednokierunkowej. Oprócz tego w rejonie Rajska i okolic znajdują się czynne osuwiska, które w momencie budowy drogi mogą się uaktywnić. Mieszkańcom droga ta nie jest absolutnie potrzebna.	ul. Tuchowska	KDD.3	KDD.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
93	I.148	[...]*	W związku z planowanym poszerzeniem ulic Tuchowskiej, Grawerskiej, Szczawnickiej w planie przestrzennym Rajska II wyraża sprzeciw wobec proponowanej rozbudowy. Ten obszar Krakowa stanowi zielone płuca miasta jest miejscem gdzie nie tylko jego mieszkańcy ale również okoliczne osiedla jak Kurdwanów czy Piaski mogą i robią to tłumnie spacerować, jeździć na rowerze, biegać i eksplorować okolice! W tym rejonie jest wyjątkowy ekosystem zbadany między innymi przez naukowców z Uniwersytetu Jagiellońskiego. Są tu chronione gatunki roślin (skrzyp wysoki). Lepszym i logicznym rozwiązaniem byłoby stworzenie drogi jednokierunkowej. W tej okolicy znajdują się osuwiska, które mogą się uaktywnić. Droga dwupasmowa o takiej szerokości nie jest tu potrzebna.	ul. Grawerska ul. Tuchowska ul. Szczawnicka	KDD.2 KDD.3 KDD.1	KDD.2 KDD.3 KDD.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
									dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
94	I.149	[...]*	W nawiązaniu do planu przestrzennego Rajska II dotyczącego zagospodarowania obrębu ulic Tuchowska i pobliskie ulice, wyraża sprzeciw wobec proponowanej rozbudowy, konkretnie poszerzenia tych ulic! Ten obszar jest zielonymi płucami Krakowa, miejscem pieszych, rowerowych wycieczek sąsiadujących osiedli jak np. Kurdwanów, Piaski. Jest to obszar o unikatowym ekosystemie niewymagający pod żadnym względem ulic dwupasmowych. Lepszym rozwiązaniem byłoby stworzenie drogi jednokierunkowej. Oprócz tego w rejonie Rajska i okolic znajdują się czynne osuwiska, które w momencie budowy drogi mogą się uaktywnić. Mieszkańcom droga ta nie jest absolutnie potrzebna.	ul. Tuchowska	KDD.3	KDD.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
95	I.150	[...]*	W nawiązaniu do wyłożonego planu przestrzennego Rajska II dotyczącego zagospodarowania obrębu ulic Grawerska, Tuchowska, Szczawnicka wyrażają głęboki sprzeciw wobec proponowanej rozbudowy (poszerzenia) powyższych ulic. W założeniu obszar ten ma być traktowany jako zielone płuca Krakowa, a nie jako kolejne przedmieście z rozbudowaną strukturą komunikacyjną. W planowanych przez Stowarzyszenie Rajska Dolina rozwiązaniach ciągi komunikacyjne Tuchowska od ul. Osterwy do ul. Miarowej oraz Szczawnicka i ul. Grawerska mają zachować swój unikalny charakter z wprowadzeniem komunikacji jednokierunkowej lub wahadłowej wraz z połączeniem z kompleksem leśnym będącym własnością Lasów Państwowych. Rozwiązanie takie ma sprzyjać aktywności rowerowej oraz pieszym spacerom do kompleksu leśnego, w którym są zlokalizowane rzadkie w Europie stanowiska bluszczu. Jest to swoisty, unikalny ekosystem nie wymagający pod żadnym względem poszerzenia ulic dojazdowych. Dowodem na to jest opracowanie ekologiczne obszaru Rajskiej Doliny sporządzone przez Uniwersytet Jagielloński, które powinno być wzięte pod uwagę przy planowaniu zagospodarowania ekosystemu Rajskiej Doliny. Plan Rajska II należy rozpatrywać nie tylko w kontekście lepszego dojazdu samochodem, lecz jako część większego unikalnego ekosystemu zlokalizowanego w bliskiej odległości od ścisłego centrum Krakowa. Takie podejście systemowe do ochrony podmiejskich ekosystemów jest z powodzeniem stosowane w innych krajach gdzie ochronę środowiska przedkłada się ponad partykularne interesy tych osób, które cenią sobie wyłącznie wygodę przejazdu szybką i szeroką drogą a ochronę środowiska traktują jako nic nie znaczące hasło.	ul. Grawerska	KDD.2	KDD.2	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
	I.151	[...]*		ul. Tuchowska	KDD.3	KDD.3			
	I.152	[...]*		ul. Szczawnicka	KDD.1	KDD.1			
	I.153	[...]*							
	I.154	[...]*							
	I.155	[...]*							
I.156	[...]*								
96	I.157	[...]*	Nie zgadza się na planowane szerokości dróg dojazdowych w planie „Rajska II” a w szczególności drogi KDD 8 ze względu na brak miejsca oraz na znaczne różnice w poziomach (około 7 m). W terenie na których ulokowane są budynki pod i nad drogą (od numeru 11, 11c do 13,15).	ul. Nad Fosą	KDD.8	KDD.8	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			Proponuje zawężenie pasa drogowego do maksymalnie 6 m (szczęść metrów).						<p>planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.8) jako drogi publicznej klasy dojazdowej we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 7 m do ok. 12 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
97	I.158	[...]*	Nie zgadza się na proponowane szerokości dróg dojazdowych w planie „Rajsko II” a w szczególności drogi KDD 8 ze względu na brak miejsca oraz na znaczące różnice w poziomach terenów na których stoją budynki pod i nad drogą. Proponuje zawęzić planowane poszerzenie pasa drogowego do maksymalnie 6 m (sześć metrów).	ul. Nad Fosą	KDD.8	KDD.8	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.8) jako drogi publicznej klasy dojazdowej we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi od ok. 7 m do ok. 12 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
98	I.159	[...]*	W nawiązaniu do planu zagospodarowania przestrzennego Rajsko 2, w którym planowane jest poszerzenie drogi przy ulicy Nad Fosą gdzie znajduje się dom wnioskujących, uważają taką zmianę za bezzasadną z racji lokalizacji oraz nie wyrażają zgody na w/w poszerzenie, ponieważ taka zmiana powoduje całkowity brak dojazdu do posesji.	1) ul. Nad Fosą ul. Droga Rokadowa	1) KDD.8 KDD.5	1) KDD.8 KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1 i 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1 i 2	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.
	I.160	[...]*							
	I.161	[...]*							
	I.162	[...]*							
				2)	2)	2)			

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	
			<p>Posesja wnioskujących zostałaaby bez możliwości dojazdu ze względu na różnicę wysokości terenu. Załączają dodatkowe uwagi:</p> <p>1. Pragną wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajsko II, dotyczących ulic takich jak ul. Nad Fosą - KDD.8 oraz ul. Droga Rokadowa - KDD.5.</p> <p>Jako mieszkańcy tej dzielnicy, uważają, że obecne szerokości dróg są w pełni wystarczające dla potrzeb komunikacyjnych. Proponowane większe szerokości dróg byłyby niezwykle uciążliwe dla mieszkańców, prowadząc do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy. Dodatkowo, warto zauważyć, że w rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększanie szerokości dróg jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego, ani ekonomicznego.</p> <p>Należy również stwierdzić, że proponowana aktualnie szerokość drogi KDD.8 oraz KDD.5 po pierwsze w ogóle nie uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieruchomościach, a także wielu innych uwarunkowań terenowych. Po drugie, poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.</p> <p>Istotne jest również to, że proponowane w projekcie parametry oraz przebieg dróg KDD.8 oraz KDD.5 w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem drogi. Taka sytuacja w sposób negatywny wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa.</p> <p>(...)</p> <p>Zauważenia przy tym wymaga, że obowiązujący aktualnie na tym terenie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Rajsko" został uchwalony z końcem 2013 roku. W planie tym przewidziano znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż w aktualnie procedowanym planie miejscowym. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji.</p> <p>Zgodnie z przyjętym w tym zakresie orzecnictwem sądowno-administracyjnym, gmina, mająca wyłączną kompetencję do planowania miejscowego, może samodzielnie kształtować sposób zagospodarowania obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu, pod warunkiem, że działa w granicach i na podstawie prawa, i oczywiście władztwa tego nie nadużywa (tak wyrok NSA z dnia 9 czerwca 1995 r., IV SA 346/93, ONSA 1996/3/125).</p> <p>2. Mając na uwadze powyższe argumenty, wnoszą o zmniejszenie szerokości pasa drogowego przy ul. Nad Fosą do 6m, ul. Droga Rokadowa do 7 metrów oraz</p>	<p>ul. Osterwy</p> <p>ul. Tuchowska</p> <p>ul. Szczawnicka ul. Rytownicza</p> <p>ul. Kuryłowicza</p>	<p>KDD.4</p> <p>KDD.3</p> <p>KDD.1</p> <p>KDZ.1</p>	<p>KDD.4 MN.9</p> <p>KDD.3</p> <p>KDD.1</p> <p>KDZ.1</p>				<p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wyznaczenie ul. Nad Fosą (KDD.8) i ul. Droga Rokadowa jako dróg publicznych klasy dojazdowej (KDD.5) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5; - wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Nad Fosą „do 16 m” i ul. Droga Rokadowa „do 15 m” dotyczy wartości w ich najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części ich przebiegu szerokość ta wynosi odpowiednio ok. 7-12 m i ok. 11-13 m; - w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdują się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; - w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			utrzymania pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Osterwy, Tuchowska, Szczawnicka, Rytownicza i Kuryłowicza. 3. (...).						
99	I.163	[...]*	<p>1. Pragną wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajska II, dotyczących ulic takich jak ul. Droga Rokadowa - KDD.5.</p> <p>Jako mieszkańcy tej dzielnicy, uważają, że obecne szerokości dróg są w pełni wystarczające dla potrzeb komunikacyjnych. Proponowane większe szerokości dróg byłyby niezwykle uciążliwe dla mieszkańców, prowadząc do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy. Dodatkowo, warto zauważyć, że w rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększanie szerokości dróg jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego, ani ekonomicznego.</p> <p>Należy również stwierdzić, że proponowana aktualnie szerokość drogi KDD.5 po pierwsze w ogóle nie uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieruchomościach, a także wielu innych uwarunkowań terenowych. Po drugie, poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.</p> <p>Istotne jest również to, że proponowane w projekcie parametry oraz przebieg drogi KDD.5 w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem drogi. Taka sytuacja w sposób negatywny wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa. (...)</p> <p>Zauważenia przy tym wymaga, że obowiązujący aktualnie na tym terenie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajska” został uchwalony z końcem 2013 roku. W planie tym przewidziano znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż w aktualnie procedowanym planie miejscowym. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji.</p> <p>Zgodnie z przyjętym w tym zakresie orzecznictwem sądowno-administracyjnym, gmina, mająca wyłączną kompetencję do planowania miejscowego, może samodzielnie kształtować sposób zagospodarowania obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu, pod warunkiem, że działa w granicach i na podstawie prawa, i oczywiście władztwa tego nie nadużywa (tak wyrok NSA z dnia 9 czerwca 1995 r., IV SA 346/93, ONSA 1996/3/125).</p> <p>2. Mając na uwadze powyższe argumenty, wnoszą o zmniejszenie szerokości pasa drogowego przy</p>	1) KDD.5		1) KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Droga Rokadowa jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.5) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Droga Rokadowa „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi ok. 11-13 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9.
	I.164	[...]*		2) ul. Osterwy	2) KDD.4 MN.9				
	I.165	[...]*		ul. Tuchowska ul. Nad Fosą ul. Szczawnicka ul. Rytownicza ul. Kuryłowicza	KDD.3 KDD.7 KDD.8 KDW.5 KDD.1 KDZ.1				

1	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			ul. Droga Rokadowa do 7 metrów oraz utrzymania pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Osterwy, Tuchowska, Nad Fosą, Szczawnicka, Rytownicza i Kuryłowicza. Takie działanie z pewnością przyczyni się do utrzymania jakości życia mieszkańców oraz zachowania spójnego charakteru dzielnicy.						
100	I.166	[...]*	<p>1. Pragną wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajsko II, dotyczących ulic takich jak ul. Droga Rokadowa - KDD.5.</p> <p>Jako mieszkańcy tej dzielnicy, uważają że obecne szerokości dróg, są w pełni wystarczające dla potrzeb komunikacyjnych. Proponowane większe szerokości dróg byłyby niezwykle uciążliwe dla mieszkańców, prowadząc do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy. Dodatkowo, warto zauważyć, że w rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększenie szerokości dróg jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego, ani ekonomicznego.</p> <p>Należy również stwierdzić, że proponowana aktualnie szerokość drogi KDD.5 po pierwsze w ogóle nie uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieruchomościach, a także wielu innych uwarunkowań terenowych. Po drugie, poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.</p> <p>Istotne jest również to, że proponowane w projekcie parametry oraz przebieg drogi KDD.5 w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem drogi. Taka sytuacja w sposób negatywny wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa.</p> <p>(...)</p> <p>Zauważenia przy tym wymaga, że obowiązujący aktualnie na tym terenie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru "Rajsko" został uchwalony z końcem 2013 roku. W planie tym przewidziano znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż w aktualnie procedowanym planie miejscowym. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji.</p> <p>Zgodnie z przyjętym w tym zakresie orzecznictwem sądowno-administracyjnym, gmina, mająca wyłączną kompetencję do planowania miejscowego, może samodzielnie kształtować sposób zagospodarowania obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu, pod warunkiem, że działa w granicach i na podstawie prawa, i oczywiście władztwa tego nie nadużywa (tak wyrok NSA z dnia 9 czerwca 1995 r., IV SA 346/93, ONSA 1996/3/125).</p>	1) ul. Droga Rokadowa	1) KDD.5	1) KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie pkt 1 i 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie pkt 1 i 2	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Droga Rokadowa jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.5) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Droga Rokadowa „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przeważającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi ok. 11-13 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9.
	I.167	[...]*		2) ul. Osterwy	2) KDD.4	2) KDD.4 MN.9			
	I.168	[...]*		ul. Tuchowska	KDD.3	KDD.3			
	I.169	[...]*		ul. Nad Fosą	KDD.7 KDD.8 KDW.5	KDD.7 KDD.8 KDW.5			
	I.170	[...]*		ul. Szczawnicka	KDD.1	KDD.1			
	I.171	[...]*		ul. Rytownicza					
	I.172	[...]*		ul. Kuryłowicza	KDZ.1	KDZ.1			

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>2. Mając na uwadze powyższe argumenty, wnoszą o zmniejszenie szerokości pasa drogowego przy ul. Droga Rokadowa do 7 metrów oraz utrzymania pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Osterwy, Tuchowska, Nad Fosą, Szczawnicka, Rytownicza i Kuryłowicza.</p> <p>3. (...).</p>						
101	I.174	[...]*	<p>1. Pragnie wyrazić swoją negatywną opinię wobec proponowanych szerokości dróg w projekcie planu Rajsko II, dotyczących ulic takich jak ul. Droga Rokadowa - KDD.5.</p> <p>Jako mieszkańcy tej dzielnicy, uważają, że obecne szerokości dróg są w pełni wystarczające dla potrzeb komunikacyjnych. Proponowane większe szerokości dróg byłyby niezwykle uciążliwe dla mieszkańców, prowadząc do niepotrzebnego poszerzenia infrastruktury drogowej, co z kolei może powodować wzrost natężenia ruchu oraz zmniejszenie komfortu życia w okolicy. Dodatkowo, warto zauważyć, że w rejonie nie ma dużej ilości terenów budowlanych, co sprawia, że zwiększanie szerokości dróg jest bezzasadne. Wprowadzenie większych szerokości dróg w obszarze o ograniczonej możliwości dalszego rozwoju budowlanego nie znajduje uzasadnienia ani praktycznego, ani ekonomicznego.</p> <p>Należy również stwierdzić, że proponowana aktualnie szerokość drogi KDD.5 po pierwsze w ogóle nie uwzględnia istniejącej zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej na sąsiadujących z nią nieruchomościach, a także wielu innych uwarunkowań terenowych. Po drugie, poszerzenie istniejącej drogi w tak istotnym zakresie nie jest konieczne, mając na uwadze rodzaj oraz charakter przedmiotowej drogi.</p> <p>Istotne jest również to, że proponowane w projekcie parametry oraz przebieg drogi KDD.5 w znacznym zakresie ingerują w prawo własności okolicznych mieszkańców, którzy zagospodarowali już swoje nieruchomości sąsiadujące z przebiegiem drogi. Taka sytuacja w sposób negatywny wpłynie na komfort, bezpieczeństwo i sposób korzystania z przedmiotowych nieruchomości, a także radykalnie obniży ich wartość, co może skutkować wystosowaniem wniosków z roszczeniem odszkodowawczym do Urzędu Miasta Krakowa.</p> <p>(...)</p> <p>Zauważenia przy tym wymaga, że obowiązujący aktualnie na tym terenie miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko” został uchwalony z końcem 2013 roku. W planie tym przewidziano znacznie mniejszą szerokość dróg dojazdowych niż w aktualnie procedowanym planie miejscowym. Budzi to istotne wątpliwości co do prowadzonej przez gminę polityki planistycznej, w tym w kontekście jej ciągłości oraz konsekwencji.</p> <p>Zgodnie z przyjętym w tym zakresie orzecznictwem sądowno-administracyjnym, gmina, mająca wyłączną kompetencję do planowania miejscowego, może samodzielnie kształtować sposób zagospodarowania obszaru podlegającego jej władztwu planistycznemu, pod warunkiem, że działa w granicach i na podstawie prawa, i oczywiście władztwa tego nie nadużywa (tak wyrok NSA z dnia 9 czerwca 1995 r., IV SA 346/93, ONSA</p>	<p>1) KDD.5</p> <p>2) ul. Osterwy</p> <p>ul. Tuchowska</p> <p>ul. Nad Fosą</p> <p>ul. Szczawnicka ul. Rytownicza</p> <p>ul. Kuryłowicza</p>	<p>1) KDD.5</p> <p>2) KDD.4</p> <p>KDD.3</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p> <p>KDD.1</p> <p>KDZ.1</p>	<p>1) KDD.5 ZPb.5</p> <p>2) KDD.4 MN.9</p> <p>KDD.3</p> <p>KDD.7 KDD.8 KDW.5</p> <p>KDD.1</p> <p>KDZ.1</p>	<p>Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi</p>	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</p>	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyznaczenie ul. Droga Rokadowa jako drogi publicznej klasy dojazdowej (KDD.5) we wskazanych na rysunku planu liniach rozgraniczających jest prawidłowe i stanowi kontynuację rozwiązań planistycznych, niemniej jednak w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5; – wskazana w tekście ustaleń planu szerokość pasa drogowego ul. Droga Rokadowa „do 15 m” dotyczy wartości w jego najszerszym punkcie, natomiast na przebiegającej części jego przebiegu szerokość ta wynosi ok. 11-13 m; – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.4 (ul. Osterwy) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu MN.9.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			1996/3/125). 2. Mając na uwadze powyższe argumenty, wnoszą o zmniejszenie szerokości pasa drogowego przy ul. Droga Rokadowa do 7 metrów oraz utrzymania pasów drogowych w obecnej szerokości przy ulicach Osterwy, Tuchowska, Nad Fosą, Szczawnicka, Rytownicza i Kuryłowicza. Takie działanie z pewnością przyczyni się do utrzymania jakości życia mieszkańców oraz zachowania spójnego charakteru dzielnicy.						
102	I.175	[...]*	Jako mieszkaniec okolicy, chciałby wyrazić swoje głębokie zaniepokojenie planowanym poszerzeniem ul. Droga Rokadowa. Jest częstym użytkownikiem terenu wokół Twierdzy Rajska, który jest jednym z niewielu miejsc w Krakowie, gdzie można cieszyć się pięknym starodrzewem, świeżym powietrzem i spokojem. Wycinka ponad 100-letnich drzew to nie tylko utrata przyrodnicza, ale także kulturowa. Twierdza Rajska jest związana z historią I wojny światowej, a jej zachowanie jest ważne dla społeczności. Prosi o rozważenie alternatywnych rozwiązań, które nie wpłyną na to unikalne miejsce. Dziękuję za uwagę i troskę o otoczenie.	ul. Droga Rokadowa	KDD.5	KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu droga KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) została fragmentarycznie zawężona na odcinku przylegającym do terenu ZPb.5 ; – kwestia ewentualnej wycinki drzew nie stanowi materii planistycznej.
103	I.176	[...]*	Jako mieszkaniec posesji (...), chciałby wyrazić swoje obawy dotyczące proponowanego poszerzenia dróg w projekcie Rajska II. Od momentu nabycia nieruchomości minęło ponad 26 lat, a na oszczędności i praca wnioskującego zostały włożone w to piękne miejsce. Obecnie jednak Rajska ma stać się miejscem tranzytowym pomiędzy Krakowem a okolicami, co może zagrażać spokojnej egzystencji. 1. Elewacja budynku nr 24: Elewacja tego budynku stanowi element Fortu 51, wpisanego do rejestru zabytków. Prosi wziąć pod uwagę tę historyczną wartość i poszukać innych rozwiązań, które nie naruszają integralności tego obiektu. 2. Alternatywne rozwiązania: Istnieją inne sposoby na poprawę komunikacji w Rajsce. Można rozważyć modernizację obecnej drogi, dodając chodnik z wychwyceniem wody opadowej (zwiększenie szerokości ulicy z dotychczasowej 5 m do 7 m). To pozwoliłoby na bezpieczne dojście do szkoły dla uczniów. 3. Rozwój miasta: Rozumie, że miasto i okolice się rozwijają. Jednak warto zachować równowagę między rozwojem a zachowaniem jakości życia mieszkańców.	obszar planu	obszar planu	obszar planu	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że: – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			<p>Projektujący powinni uwzględnić lokalne potrzeby.</p> <p>4. Rajska Szkoła Podstawowa: W pobliżu działka Rajska Szkoła Podstawowa. Zamiast szerokiej, ruchliwej drogi, warto rozważyć stworzenie parkingu aby zapewnić bezpieczny dojazd do szkoły.</p> <p>5. Apel do projektanta: Prosi aby projektant rozbudowy ulic w projekcie Rajska 2 przemyślał swoje decyzje. Zajęcia dla najmłodszych odbywają się w budynkach po obu stronach ul. Tuchowskiej przy skrzyżowaniu z ulicą Osterwy i ul. Miarowej, „czarny punkt” w miejscu, gdzie odbywają się zajęcia dla najmłodszych, jest nieakceptowalny.</p>						Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5 .
104	I.177	[...]*	<p>Jest częstym gościem posesji (...). Bardzo często zabiera kijki i chodzi rekreacyjnie w tym terenie. Jest to jedna z niewielu w Krakowie tak wspaniała, spokojna okolica – starodrzew, widoki, świeże powietrze, walory historyczne – Twierdza Rajska. Jeśli drogi zostaną poszerzone to będzie się to wiązało z wycinką wielu ponad 100 letnich drzew.</p> <p>Ul. Droga Rokadowa to historyczna droga do Fortów austriackich z I wojny światowej. Specjalne nasadzenia maskowały ją przed zwiadem balonowym z powietrza. Punkt widokowy naprzeciw fortów 51 Rajska to miejsce gdzie przyjeżdżają ludzie z całego Krakowa i okolic podziwiać panoramę Krakowa w otoczeniu natury i śpiewu ptaków.</p> <p>Nie zgadza się aby rujnowano i odbierano ludziom taki skarb.</p>	ul. Droga Rokadowa	KDD.5	KDD.5 ZPb.5	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi; – w wyniku uwzględnienia innych uwag złożonych do projektu planu podczas I wyłożenia do publicznego wglądu drogi KDD.4 (ul. Osterwy) i KDD.5 (ul. Droga Rokadowa) zostały fragmentarycznie zawężone na odcinkach przylegających odpowiednio do terenów MN.9 i ZPb.5; – kwestia ewentualnej wycinki drzew nie stanowi materii planistycznej.
105	I.178	[...]*	<p>Jest byłym mieszkańcem Rajska. Mieszkał przy ul. Grawerskiej i kiedyś jako mieszkaniec miał problemy z planem zagospodarowania, który dotyczył budowy całkiem nowej drogi prowadzącej przez Rajska do nowo budowanego wtedy C.H. Bonarka. Inwestycja została anulowana z uwagi na duże zaangażowanie tutejszej społeczności, którą to określa jako wzorową i bardzo mile wspomianą. Mieszkając w wielu miejscach w Polsce i za granicą nie spotkał tak fantastycznych sąsiadów.</p> <p>Zgodnie z ówczesnymi ustaleniami, w porozumieniu z biologami z Uniwersytetu Jagiellońskiego, którzy przeprowadzili badania, cały ten teren powinien podlegać ścisłej ochronie z uwagi na rzadkie gatunki roślin oraz zwierząt. Prowadzenie wówczas nowej drogi wykorzystując częściowo istniejącą Drogę Rokadową naruszałoby znacznie roślinność chronioną. Tak też może stać się teraz.</p> <p>Tym razem również chciałby pomóc w powstrzymaniu zupełnie niepotrzebnej inwestycji, która definitywnie zniszczy wizerunek tego miejsca. Ma nadzieję, że teraz</p>	obszar planu	obszar planu	obszar planu	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajska” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajska II” z niezbędną korektą parametrów.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			również Państwo zrezygnuje z planów budowy drogi, która w obecnym stanie dla wszystkich wystarcza, która tworzy to miejsce chyba najpiękniejszym w Krakowie. Nie psujemy tego miejsca. Jest niepowtarzalne.						
106	I.179	[...]*	Jako mieszkanka Rajska nie zgadza się na tak drastyczne poszerzanie ulic w dzielnicy. Diametralnie zmieni to wizerunek tej kameralnej okolicy, która nie na darmo nazwana została Rajska. Szerokości dróg które są zaproponowane w nowym projekcie znacząco utrudnią egzystencję mieszkańcom, okolicznej przyrodzie oraz zwierzętom. Hałas spowodowany wzmożonym ruchem który idzie w następstwie poszerzenia dróg może zaburzyć spokój w tym urokliwym miejscu zwanym Koroną Szczytów Krakowa. Poszerzenie drogi na pewno nie będzie służyć mieszkańcom Rajska. Będzie jedynie tranzytem między innymi dzielnicami Krakowa. To historyczne miejsce, perełka wymaga szczególnej opieki a wzmożony ruch na pewno się temu nie przysłuży. Ul. Droga Rokadowa, ul. Osterwy – nie wyobraża sobie tak szerokiej ulicy w sąsiedztwie szkoły podstawowej, to zagrożenie życia i zdrowia najmłodszych.	obszar planu	obszar planu	obszar planu	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów. Jednocześnie wyjaśnia się, że w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.
107	I.180	[...]*	Oznaczenie obszaru: działka 2/3, obręb P-96, ul. J. Osterwy 71 Kraków.	ul. Osterwy	KDD.4	KDD.4 MN.9	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż szerokość pasa drogowego ul. Osterwy (KDD.4) nie została zawężona do postulowanego parametru z uwagi na konieczność zapewnienia rezerwy terenu pod niezbędne elementy układu drogowego, niemniej jednak na odcinku przylegającym do terenu MN.9 skorygowano ją w sposób pozwalający na zapewnienie prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru.
	I.181	[...]*	Wnoszą o zmianę szerokości pasa drogowego KDD.4 do 8 metrów.						
	I.182	[...]*	Pas drogowy w kształcie proponowanym w projekcie znacznie zwiększy uciążliwy dla mieszkańców nieruchomości. Zbliży ruch uliczny do budynku, co zwiększy hałas a jednocześnie ograniczy możliwości przeciwdziałania.						
	I.183	[...]*	Działka ma specyficzne ukształtowanie powierzchni, w najwęższej jej części znajduje się wysoka, stroma skarpa (widoczna na mapie). W tej sytuacji jedynym łącznikiem między wschodnią i zachodnią częścią działki jest wąski pas wzdłuż ulicy Osterwy. Jednak proponowany projekt zakłada znaczne poszerzenie drogi na tym odcinku, właśnie kosztem zajęcia większej części tego pasa i w efekcie zostawia jedynie wąski przesmyk (widać to szczególnie na wysokości skrzyżowania z drogą KDD.1). To praktycznie spowoduje podział. Poszerzenie pasa drogowego do proponowanej szerokości będzie skutkowało koniecznością wycięcia roślinności posadzonej na przestrzeni ponad 20 lat, która obecnie stanowi naturalną barierę od hałasu i ruchu. Nasadzenie nowych roślin będzie wymagało dodatkowych kosztów, a ponadto zanim osiągną pożądaną wysokość minie kilka lat. Biorąc pod uwagę charakter drogi, wydaje się, że węższy pas drogowy wystarczyłby, aby zrealizować stawiane cele (poprawa komunikacji, bezpieczeństwo) jednocześnie w większym stopniu uwzględniając oczekiwania i racje mieszkańców.						
108	I.184	[...]* + lista 13 podpisów	Jako mieszkańcy ulicy Kuryłowicza, wnoszą o ustalenie pasa drogowego (poprzez jego zawężenie/zmniejszenie) do fizycznych wartości obecnej drogi (w zapisach planu jako KDZ1. ul. Kuryłowicza). Nadmieniają że obecnie trwają prace nad projektem MPZP Soboniewice II, w zakresie zawężenia pasa drogowego ulicy Kuryłowicza, zgodnie	ul. Kuryłowicza	KDZ.1	KDZ.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga pozostaje nieuwzględniona, gdyż układ dróg (w tym dróg publicznych) w obszarze planu został zdefiniowany w obowiązującym planie „Rajsko” (przyjętym uchwałą Nr XC/1325/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 20.11.2013 r.), a jego podstawowe założenia są kontynuowane w projekcie planu „Rajsko II” z niezbędną korektą parametrów.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			z poprawką przegłosowaną pozytywnie przez RMK (poprawka radnych do druku 3556). Szerokość projektowanego pasa drogowego w zapisach sporządzanego planu (projektu) MPZP Rajsko II, jest nie tylko nieakceptowalna z punktu widzenia społecznego ale może wywołać wiele uciążliwości dla właścicieli nieruchomości położonych przy wspomnianej ulicy w przyszłości. Droga ta posiada chodniki po obu stronach, a mieszkańcy przy przebudowie tejże ulicy byli zapewnieni że pas drogowy, „nie wyjdzie” poza zakres fizyczny inwestycji. (wykonawczy).						Jednocześnie wyjaśnia się, że: – wyznaczone w projekcie planu linie rozgraniczające ul. Kuryłowicza zostały zawężone na przeważającym ich przebiegu w stosunku do przebiegu wskazanego w obowiązującym planie, a także zostały dostosowane do przebiegu ul. Kuryłowicza wskazanego w projekcie planu „Soboniewice II” (po wprowadzeniu zmian wynikających z przegłosowanej w dniu 11.10.2023 r. poprawki Radnych Miasta Krakowa w tym zakresie z uwzględnieniem stanowiska Zarządu Dróg Miasta Krakowa z dnia 31.01.2024 r.); – w wyznaczonych na rysunku planu liniach rozgraniczających Terenów dróg publicznych znajdować się będą wszystkie niezbędne elementy układu drogowego. Ponadto zapisy planu zawierają podstawowe zasady dotyczące układu komunikacyjnego, w tym parametry dróg publicznych, jak np. ilość jezdni i ilość pasów ruchu w poszczególnych terenach, natomiast szczegółowe rozwiązania budowy dróg jak np. szerokość pasów ruchu, ich dokładna lokalizacja w obrębie wyznaczonego terenu, jest rozstrzygana w projektach realizacyjnych / budowlanych inwestycji drogowych, które muszą być zgodne z danym planem miejscowym oraz z przepisami odrębnymi.

* 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 Agata Burlaga, Główny Specjalista w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK.

Wyjaśnienia uzupełniające:

Ilekroć w treści niniejszego załącznika jest mowa o:

- *Studium* - należy przez to rozumieć *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa*,
- *planie* - należy przez to rozumieć *sporządzany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rajsko II”*,
- *ustawie* - należy przez to rozumieć *ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1130 ze zm.)*, w związku z *art. 67 ust. 3 pkt 2 i 4 ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz. 1688)*.