UCHWAŁA NR XCIV/2574/22
RADY MIASTA KRAKOWA

z dnia 14 września 2022 r.

w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”.

Na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 503) w związku z art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 20 kwietnia 2021 r. o zmianie ustaw regulujących przygotowanie i realizację kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej (Dz. U. z 2021 r., poz. 922), uchwala się, co następuje:

§ 1. 1. Uchwala się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”, zwany dalej „planem”, stwierdzając, że nie narusza on ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.

2. Granice planu określone zostały w załączniku graficznym do uchwały nr XXI/418/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 lipca 2019 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” i obejmują obszar położony w północnej części Krakowa, w Dzielnicy IV Prądnik Biały, ograniczony:

1) od północy: linią kolejową nr 95 tj. zaczynając od północnego narożnika obszaru w kierunku wschodnim, granica obszaru poprowadzona została północnymi granicami działek nr 13, 14/93, 14/94, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112 obr. 42 Krowodrza. Następnie granicą obszaru przecina ul. Łukasza Górnickiego i poprowadzona jest północną granicą działek nr 1/1, 1/2, 3/1, 4/1 obr. 43 Krowodrza i dalej wschodnimi granicami działek nr 4/1, 12/3 obr. 43 Krowodrza, następnie środkiem działek nr 406/2, 390 obr. 43 Krowodrza, przecina działkę nr 391 obr. 43 Krowodrza, następnie przechodzi zachodnią granicą działek nr 388, 1188/7 obr. 43 Krowodrza, dalej północnymi granicami działek nr 1186/1, 1188/7, 1188/6, następnie północną i zachodnią granicą działek nr 1192/1, 1192/3 obr. 43 Krowodrza, przecina działkę nr 1191 obr. 43 Krowodrza, następnie granica obszaru poprowadzona została zachodnimi granicami działek nr 295, 294 obr. 43 Krowodrza, dalej północną granicą działki 294 obr. 43 Krowodrza, następnie zachodnią granicą działki nr 160 obr. 43 Krowodrza, następnie północną i zachodnią granicą działki nr 162 obr. 43 Krowodrza, dalej zachodnimi granicami działek nr 163, 164 obr. 43 Krowodrza, 781/2 obr. 29 Krowodrza, następnie przecina działkę nr 781/10 obr. 29 Krowodrza, dalej przechodzi północną granicą działki nr 781/10 obr. 28 Krowodrza oraz działek nr 264, 262, 261 obr. 28 Krowodrza;

2) od wschodu i południowego wschodu: linią kolejową nr 8, tj. granica przechodzi wschodnią granicą działki nr 261 obr. 28 Krowodrza oraz działki nr 235 obr. 43 Krowodrza, a następnie poprowadzona jest południowo – wschodnią granicą działki nr 236/1 obr. 43 Krowodrza, przecinając Aleję 29 Listopada, dalej południowo – wschodnią granicą działki nr 540 obr. 43 Krowodrza, następnie przecina ul. Nad Strugą, dalej południowo – wschodnimi granicami działek nr 541, 1098, 1100 obr. 43 Krowodrza;

3) od południowego zachodu – ul. Opolską, tj. granica poprowadzona jest po południowo – zachodniej granicy działek nr 1100, 1106, 1107, 1108, 1111, 1112, 1113, 1114, 1117, 1118, 1122, 1174/5, 1000, 997/1, 999/1 obr. 43 Krowodrza;

4) od zachodu – wzdłuż Białuchy, tj. granica poprowadzona jest po zachodnich granicach działek nr 999/1, 994, 993, 992 obr. 43 Krowodrza, następnie przecina ul. Gabriela Narutowicza w kierunku południkowym i dalej poprowadzona jest zachodnimi granicami działek nr 986, 985, 974 obr. 43 Krowodrza, przecina ul. Bałtycką w kierunku południkowym, następnie

poprowadzona jest po zachodnich i południowo – zachodnich granicach działek nr 972, 693, 689, 690/2, 688, 685, 683, 681/9, 672/2, 680, 679 obr. 43 Krowodrza, przecina ul. Łukasza Górnickiego w kierunku północno – zachodnim, dalej obejmuje zachodnie granice działek nr 538/16, 14/127, 14/126, 14/149, 14/142 obr. 42 Krowodrza, następnie poprowadzona jest po południowych granicach działek nr 14/81, 14/122 obr. 42 Krowodrza oraz zachodnich granicach działek nr 51/18, 47/1, 46, 13 obr. 42 Krowodrza.

3. Powierzchnia obszaru objętego planem wynosi 109,76 ha.

§ 2. 1. Uchwała obejmuje ustalenia planu zawarte w treści uchwały, stanowiącej **tekst planu** oraz w części graficznej planu, którą stanowi **rysunek planu** w skali 1:1000, będący załącznikiem **Nr l** do uchwały.

2. Integralną częścią niniejszej uchwały niebędącą ustaleniami planu są:

1) **rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag** do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, stanowiące załącznik **Nr 2**;

2) **rozstrzygnięcie o sposobie realizacji zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej**, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania, stanowiące załącznik **Nr 3**;

3) dane przestrzenne, stanowiące załącznik **Nr 4.**

§ 3. Celem planu jest:

1) wydzielenie terenów przestrzeni publicznych – służących wszystkim mieszkańcom – w tym terenów infrastruktury społecznej, terenów zieleni, sportu i rekreacji;

2) wprowadzenie harmonijnych zasad zabudowy pomiędzy terenami o odmiennych kierunkach zagospodarowania, z wykluczeniem zabudowy, która powstaje skutkiem zmniejszenia wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej określonego w Studium;

3) określenie zasad kształtowania nowej zabudowy oraz stworzenie warunków dla uzupełnień zabudowy;

4) określenie zasad obsługi komunikacyjnej obszaru, w tym warunków w zakresie polityki parkingowej;

5) ochrona istniejącej zieleni międzyblokowej.

ROZDZIAŁ I
PRZEPISY OGÓLNE

§ 4. 1. Ilekroć w uchwale jest mowa o:

1) ***terenie*** **–** należy przez to rozumieć wydzieloną liniami rozgraniczającymi część obszaru objętego planem, o określonym przeznaczeniu i ustalonych zasadach lub warunkach zagospodarowania, oznaczoną symbolami literowymi i numerami wyróżniającymi go spośród innych terenów;

2) ***przeznaczeniu terenu*** **–** należy przez to rozumieć sposób użytkowania lub zagospodarowania, który został ustalony planem dla wyznaczonego terenu;

3) ***przeznaczeniu podstawowym*** **–** należy przez to rozumieć rodzaj przeznaczenia terenu, który został ustalony planem jako jedyny lub przeważający na danym terenie, wyznaczonym liniami rozgraniczającymi;

4) ***przeznaczeniu uzupełniającym*** **–** należy przez to rozumieć rodzaj przeznaczenia terenu, który uzupełnia przeznaczenie podstawowe w sposób ustalony planem;

5) ***zabudowie jednorodzinnej*** – należy przez to rozumieć „*zabudowę jednorodzinną*” w rozumieniu przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r. poz. 1065);

6) ***linii rozgraniczającej*** **–** należy przez to rozumieć granicę pomiędzy terenami o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach bądź warunkach zabudowy i zagospodarowania;

7) ***nieprzekraczalnej linii zabudowy*** **–** należy przez to rozumieć linię, poza którą nie można sytuować nowych bądź rozbudowywanych budynków oraz ich nadziemnych lub podziemnych części;

8) ***nieprzekraczalnej linii lokalizacyjnej obiektów podziemnych*** **-** należy przez to rozumieć linię, poza którą nie można sytuować nowego podziemnego obiektu budowalnego bądź rozbudowywanej części podziemnej obiektu budowlanego z wyłączeniem obiektów liniowych;

9) ***obowiązującej linii zabudowy*** – należy przez to rozumieć linię, na której wymaga się obowiązkowo usytuowania elewacji budynków, a także poza którą nie można sytuować nadziemnych lub podziemnych części budynków z wyjątkiem:

   a) okapu, gzymsu, balkonu, daszku nad wejściem budynku,

   b) zewnętrznych części budynku stanowiących: schody, rampy i pochylnie, dla osób ze szczególnymi potrzebami lub pochylnie dla samochodów w garażach wielostanowiskowych, z uwzględnieniem przepisów odrębnych lub zapisów zawartych w ustaleniach szczegółowych planu;

10) ***działce budowlanej*** – należy przez to rozumieć działkę budowlaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 503);

11) ***powierzchni zabudowy*** – należy przez to rozumieć powierzchnię terenu zajętą przez budynek w stanie wykończonym (wyznaczoną przez rzut wymiarów zewnętrznych budynku na powierzchnię terenu), do której nie zalicza się:

   a) powierzchni elementów budynku ani ich części nie wystających ponad powierzchnię terenu,

   b) powierzchni elementów drugorzędnych budynku np. schodów zewnętrznych, ramp zewnętrznych, pochylni zewnętrznych, daszków, markiz, okapów dachowych, oświetlenia zewnętrznego,

   c) zewnętrznych obiektów pomocniczych np. szklarni i przybudówek.

12) ***wskaźniku powierzchni zabudowy*** **–** należy przez to rozumieć parametr, wyrażony jako procentowy udział powierzchni zabudowy wszystkich budynków w powierzchni terenu działki budowlanej objętej projektem zagospodarowania terenu do decyzji o pozwoleniu na budowę albo zgłoszeniem;

13) ***powierzchni całkowitej kondygnacji*** **–** należy przez to rozumieć powierzchnię mierzoną po zewnętrznym obrysie rzutu budynku na teren z uwzględnieniem tynków, okładzin, balustrad i balkonów;

14) ***powierzchni całkowitej budynku*** **–** należy przez to rozumieć sumę powierzchni całkowitych wszystkich kondygnacji nadziemnych budynku;

15) ***powierzchni całkowitej zabudowy*** **–** należy przez to rozumieć sumę powierzchni całkowitych budynków w obrębie działki budowlanej objętej projektem zagospodarowania terenu do decyzji administracyjnej albo zgłoszeniem;

16) ***wskaźniku intensywności zabudowy*** **–** należy przez to rozumieć parametr, wyrażony jako udział powierzchni całkowitej zabudowy w powierzchni terenu działki budowlanej objętej projektem zagospodarowania terenu do decyzji administracyjnej albo zgłoszeniem;

17) ***wskaźniku terenu biologicznie czynnego*** **–** należy przez to rozumieć parametr, wyrażony jako procentowy udział powierzchni terenu biologicznie czynnego w powierzchni terenu działki budowlanej objętej projektem zagospodarowania terenu do decyzji administracyjnej albo zgłoszeniem;

18) ***przestrzeni publicznej*** **–** należy przez to rozumieć powszechnie dostępne miejsca w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, służące zaspokajaniu potrzeb ogółu użytkowników, np. ulice, place, otoczenie przystanków komunikacji zbiorowej, parki i skwery;

19) ***wysokości zabudowy*** **–** należy przez to rozumieć całkowitą wysokość obiektów budowlanych, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, 1986, z 2022 r. poz. 88, 1557, 2127), mierzoną od poziomu terenu istniejącego a dla budynku: od poziomu terenu istniejącego w miejscu najniżej położonego wejścia, usytuowanego ponad poziomem terenu istniejącego, do najwyżej położonego punktu budynku: przekrycia, attyki, nadbudówek ponad dachem takich jak maszynownia dźwigu, centrala wentylacyjna, klimatyzacyjna, kotłownia, elementy klatek schodowych;

20) ***trasie rowerowej*** **–** należy przez to rozumieć spójny ciąg rozwiązań technicznych, dla ruchu rowerowego, na który mogą składać się: wydzielone drogi rowerowe i pieszo-rowerowe, pasy rowerowe na jezdniach ulic, jezdnie ulic o małym ruchu lub w strefach o ograniczonej prędkości ruchu;

21) ***budynku frontowym*** **–** należy przez to rozumieć budynek posadowiony najbliżej drogi publicznej;

22) ***budynku dla obsługi ruchu pasażerskiego -*** należy przez to rozumieć budynek pełniący funkcję dyspozytorni oraz poczekalni dla pasażerów z dopuszczeniem usług dla ludności oraz usług gastronomicznych w lokalu użytkowym na 30% powierzchni użytkowej budynku;

23) ***zieleni izolacyjnej*** **–** należy przez to rozumieć pas zieleni o strukturze gatunkowej i przestrzennej optymalnej do pełnienia funkcji ochronnych przed pyłami, spalinami, hałasem lub też maskujących;

24) ***dojazdach niewyznaczonych*** **–** należy przez to rozumieć niewydzielone liniami rozgraniczającymi na rysunku planu, istniejące i nowe dojazdy, zapewniające dostęp do dróg publicznych – w ramach terenów o określonym przeznaczeniu i ustalonych zasadach lub warunkach zagospodarowania;

25) ***dachu płaskim*** **–** należy przez to rozumieć dach lub stropodach o spadku do 12º;

26) ***dachu zielonym*** **–** należy przez to rozumieć dach płaski lub część dachu płaskiego urządzonego jako teren biologicznie czynny;

27) ***dachu zielonym ekstensywnym -*** należy przez to rozumieć dach zielony, utrzymany w stanie trwałym, o grubości warstwy zapewniającej naturalną wegetację roślin – min. 30 cm oraz pokryciu roślinnością taką jak: byliny i trawy z roślinnością zimozieloną;

28) ***strefie hydrogenicznej*** **–** należy przez to rozumieć pas terenu wzdłuż brzegów cieków i zbiorników wodnych oraz otwartych koryt rowów i kanałów, wyznaczony w celu zachowania ich otuliny biologicznej i ciągłości ekologicznej;

29) ***strefie zmiany wysokości*** - należy przez to rozumieć część terenu dla którego została ustalona odrębna wysokość zabudowy;

30) ***elewacji frontowej budynku*** – należy przez to rozumieć elewacje usytuowane od strony drogi publicznej lub elewacje, na których znajduje się wejście do budynku;

31) ***urządzeniach handlowych na targowiskach -*** należy przez to rozumieć zainstalowane na targowisku:

   a) boksy - punkty sprzedaży stanowiące zamknięte pomieszczenie z wnętrzem niedostępnym dla nabywców, wyposażone w specjalne urządzenia do prowadzenia sprzedaży takich artykułów, jak mięso, drób, ryby itp.,

   b) kioski - punkty sprzedaży stanowiące zamknięte pomieszczenie wolno stojące dostępne z zewnątrz dla nabywców bądź zamknięte dla nabywców,

c) wiaty handlowe - punkty sprzedaży skonstruowane z elementów przenośnych, z ladą i nakryciem.

32) ***poziomie terenu istniejącego*** **–** należy przez to rozumieć rzędną terenu, wynikającą dla danego miejsca z danych zawartych na mapie zasadniczej wykorzystanej do sporządzenia planu;

33) ***zielonych ekranach akustycznych*** **-** należy przez to rozumieć urządzenia ochrony przed hałasem stanowiące jedno z rozwiązań: pasma drzew i krzewów o szerokości min. 5 m i wysokości min. 7 m, wały ziemne obsadzone krzewami, ekrany akustyczne wykonane z mat ustawionych na pionowych konstrukcjach porośnięte pnącymi się roślinami, ściany z prefabrykatów obsadzone roślinnością w specjalnie przygotowanych do tego zagłębieniach.

2. Pozostałe określenia użyte w uchwale należy rozumieć zgodnie z ich definicjami określonymi w przepisach odrębnych.

3. Nazwy własne (m. in. ulic, placów i obiektów) – przywołane w tekście planu i opisane na rysunku planu – należy rozumieć odpowiednio, jako nazwy istniejące w dniu sporządzenia projektu planu.

4. Oznaczenie i przebieg granic działek ewidencyjnych przywołane w tekście planu i na rysunku planu odnoszą się do stanu istniejącego w dniu sporządzenia projektu planu.

Oznaczenia zastosowane na rysunku planu

§ 5. 1. Elementy planu oznaczone na rysunku planu, stanowiące ustalenia planu:

1) **granica obszaru objętego planem;**

2) **linie rozgraniczające;**

3) **nieprzekraczalne linie zabudowy;**

4) **obowiązujące linie zabudowy;**

5) **nieprzekraczalna linia lokalizacji obiektów podziemnych;**

6) **strefa zieleni osiedlowej;**

7) **szpalery drzew wskazane do ochrony i kształtowania;**

8) **obszar rehabilitacji zabudowy blokowej osiedli;**

9) **strefa zmiany wysokości;**

10) **strefa miejsc postojowych;**

11) **strefa hydrogeniczna;**

12) **strefa zieleni w ramach terenów inwestycyjnych;**

13) **drzewa wskazane do ochrony;**

14) **oznaczenia identyfikacyjne terenów o określonym przeznaczeniu oraz ustalonych zasadach i warunkach zagospodarowania:**

a) **MW.1, MW.2, MW.3, MW.4, MW.5, MW.6, MW.7, MW.8, MW.9, MW.10, MW.11, MW.12, MW.13, MW.14, MW.15, MW.16, MW.17, MW.18, MW.19 - Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej** o podstawowym przeznaczeniu budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi;

b) **MWn.1**, **MWn.2, MWn.3 - Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi niskiej intensywności;

c) **MWn/MN.1**, **MWn/MN.2**, **MWn/MN.3, MWn/MN.4**, **MWn/MN.5**, **MWn/MN.6, MWn/MN.7**, **MWn/MN.8**, **MWn/MN.9, MWn/MN.10 - Tereny zabudowy mieszkaniowej**

wielorodzinnej niskiej intensywności lub zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o podstawowym przeznaczeniu pod:

- zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi niskiej intensywności,
- zabudowę istniejącymi budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi,

d) **MWn/MNi.1, MWn/MNi.2 - Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności lub istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej** o podstawowym przeznaczeniu pod:

- zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi niskiej intensywności,
- zabudowę budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi,

e) **MWn/U.1, MWn/U.2, MWn/U.3 - Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności z usługami** o podstawowym przeznaczeniu pod:

- zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi niskiej intensywności,
- zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi niskiej intensywności z usługami wbudowanymi,
- zabudowę budynkami usługowymi,

f) **MW/U.1, MW/U.2, MW/U.3, MW/U.4, MW/U.5, MW/U.6, MW/U.7, MW/U.8 – Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami** o podstawowym przeznaczeniu pod:

- zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi,
- zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi z usługami wbudowanymi,
- zabudowę budynkami usługowymi,

g) **MWi/U.1, MWi/U.2 – Tereny istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami** o podstawowym przeznaczeniu pod:

- zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi,
- zabudowę budynkami usługowymi.

h) **MN/MWni.1**, **MN/MWni.2 - Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z istniejącą zabudową mieszkaniową wielorodzinną niskiej intensywności** o podstawowym przeznaczeniu pod:

- zabudowę budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi,
- zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi niskiej intensywności,

i) **U/MN.1, U/MN.2, U/MN.3 - Tereny zabudowy usługowej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną**, o podstawowym przeznaczeniu pod:

- zabudowę budynkami usługowymi,
- zabudowę budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi,

j) **U/MNi.1, U/MNi.2 - Tereny zabudowy usługowej z istniejącą zabudową mieszkaniową jednorodzinną**, o podstawowym przeznaczeniu pod:

- zabudowę budynkami usługowymi,
- zabudowę budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi,

k) **MN.1, MN.8, MN.9 - Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną w układzie wolnostojącym lub bliźniaczym;

l) **MN.2, MN.3, MN.4, MN.5, MN.6, MN.7 - Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną w układzie szeregowym;

m) **U.1, U.2, U.3, U.4, U.5, U.6, U.7, U.8, U.9, U.10, U.11, U.12, U.13, U.14, U.15, U.16, U.17, U.18 - Tereny zabudowy usługowej**, o podstawowym przeznaczeniu pod:

- zabudowę budynkami usługowymi w terenach **U.2, U.3, U.4, U.5, U.6, U.7, U.8, U.9, U.10, U.11, U.12, U.13, U.14, U.15, U.16, U.17, U.18;**
- zabudowę budynkami usługowymi z zakresu wypożyczalni sprzętu rowerowego, kawiarni, cukierni, oranżerii i cieplarni w terenie **U.1**,

n) **Uo.1, Uo.2, Uo.3 – Tereny zabudowy usługowej z zakresu oświaty, kultury, zdrowia i sportu** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami usługowymi z zakresu oświaty, wychowania, kultury, zdrowia i sportu.

o) **U/KU.1 - Teren zabudowy usługowej, obsługi i urządzeń komunikacji** o podstawowym przeznaczeniu pod

- zabudowę budynkami usługowymi, w tym budynków dla obsługi ruchu pasażerskiego,
- garaże podziemne dla pojazdów,
- parkingi terenowe dla pojazdów,
- place miejskie,

p) **U/KU.2, U/KU.3 - Teren zabudowy usługowej, obsługi i urządzeń komunikacji** o podstawowym przeznaczeniu pod:

- zabudowę budynkami usługowymi,
- garaże nadziemne dla pojazdów,
- garaże podziemne dla pojazdów,
- parkingi terenowe dla pojazdów,

q) **US.1, US.2 - Tereny sportu i rekreacji**, o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę obiektami i urządzeniami sportu i rekreacji;

r) **ZP.1**, **ZP.2, ZP.3, ZP.4, ZP.5, ZP.6, ZP.7, ZP.8, ZP.9, ZP.10, ZP.11**, **ZP.12, ZP.13, ZP.14, ZP.15, ZP.16** - **Tereny zieleni urządzonej** o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park,

s) **ZPz.1, ZPz.2**, **ZPz.3**, **ZPz.4**, **ZPz.5, ZPz.6, ZPz.7**, **ZPz.8, ZPz.9, ZPz.10 - Tereny zieleni urządzonej,** o podstawowym przeznaczeniu pod skwery, zieleńce, zieleń izolacyjną,

t) **WS.1, WS.2 - Tereny wód powierzchniowych śródlądowych,** o podstawowym przeznaczeniu pod wody powierzchniowe śródlądowe – potok Bibiczanka wraz z obudową biologiczną.

u) **KU.1, KU.2, KU.4, KU.5, KU.6 - Tereny obsługi i urządzeń komunikacji** o podstawowym przeznaczeniu pod garaże podziemne, nadziemne dla pojazdów i parkingi terenowe dla pojazdów,

v) **KU.3 - Teren obsługi i urządzeń komunikacji** o podstawowym przeznaczeniu pod nadziemne garaże dla pojazdów i parkingi terenowe dla pojazdów,

w) **KP.1 - Teren placu** o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny plac miejski;

x) **KP.2 - Teren placu** o podstawowym przeznaczeniu pod plac;

y) **Tereny infrastruktury technicznej** z podziałem na:

- **E.1, E.2, E.3, E.4, E.5 – Tereny infrastruktury technicznej - elektroenergetyka –** o podstawowym przeznaczeniu pod lokalizację obiektów i urządzeń budowlanych z zakresu infrastruktury elektroenergetycznej,
- **G.1, G.2 - Tereny infrastruktury technicznej - gazownictwo –** o podstawowym przeznaczeniu pod lokalizację obiektów i urządzeń budowlanych z zakresu infrastruktury gazownictwa,
- **IT.1 - Teren infrastruktury technicznej –** o podstawowym przeznaczeniu pod lokalizację obiektów i urządzeń budowlanych z zakresu infrastruktury technicznej.

z) **Tereny komunikacji**, z podziałem na:

- **KDGP.1 – Teren drogi publicznej** o podstawowym przeznaczeniu pod drogę publiczną klasy głównej ruchu przyspieszonego,
- **KDZ.1, KDZ.2 – Tereny dróg publicznych** o podstawowym przeznaczeniu pod drogę publiczną klasy zbiorczej,
- **KDLT.1, KDLT.2 - Tereny dróg publicznych** o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy lokalnej z torowiskiem tramwajowym;
- **KDL.1**, **KDL.2**, **KDL.3 KDL.4 KDL.5 - Tereny dróg publicznych** o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy lokalnej,
- **KDDT.1 - Teren drogi publicznej** o podstawowym przeznaczeniu pod drogę publiczną klasy dojazdowej z torowiskiem tramwajowym;
- **KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6, KDD.7, KDD.8, KDD.9, KDD.10, KDD.11, KDD.12, KDD.13, KDD.14, KDD.15, KDD.16, KDD.17, KDD.18, KDD.19, KDD.20, KDD.21, KDD.22, KDD.23, KDD.24, KDD.25, KDD.26, KDD.27, KDD.28 – tereny dróg publicznych** o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej,
- **KDW.1, KDW.2, KDW.3, KDW.4, KDW.5, KDW.6, KDW.7, KDW.8, KDW.9, KDW.10 - Tereny dróg wewnętrznych** o podstawowym przeznaczeniu pod drogi wewnętrzne,
- **KDX.1, KDX.2, KDX.3, KDX.4, KDX.5, KDX.6, KDX.7, KDX.8, KDX.9, KDX.10, KDX.11 – Tereny ciągów pieszych** o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępne ciągi piesze,

aa) **KK.1, KK.2 – Tereny kolei** na terenach zamkniętych, przeznaczone dla potrzeb infrastruktury kolejowej, w tym dróg wewnętrznych, skrzyżowań oraz przejazdów dróg publicznych i wewnętrznych.

2. Elementy informacyjne planu, oznaczone na rysunku planu, niestanowiące ustaleń planu:

1) granica obszaru archeologicznej strefy ochrony konserwatorskiej;

2) punktowe stanowiska archeologiczne;

3) granice terenów zamkniętych;

4) obiekty ujęte w gminnej ewidencji zabytków (E.1), (E.2), (E.3);

5) obiekt ujęty w gminnej ewidencji zabytków w terenie komunikacji;

6) studnie awaryjnego zaopatrzenia w wodę;

7) przebieg tras rowerowych;

8) główne ciągi piesze;

9) izofona hałasu drogowego L_{DWN}=64 dB (wg mapy akustycznej miasta Krakowa z 2017 r.);

10) izofona hałasu drogowego L_{DWN}=68 dB (wg mapy akustycznej miasta Krakowa z 2017 r.);

11) izofona hałasu drogowego L_N= 59 dB (wg mapy akustycznej miasta Krakowa z 2017 r.);

12) izofona hałasu kolejowego L_{DWN}=64 dB (wg mapy akustycznej miasta Krakowa z 2017 r.);

13) granica obszaru udokumentowanego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 450 – Dolina rzeki Wisła (Kraków), zgodnie z dokumentacją zatwierdzoną Decyzją Ministra Środowiska z dnia 12.01.2016 r., znak: DGK-II.4731.94.2015.AJ;

14) potok Bibiczanka;

15) granica obszaru szczególnego zagrożenia powodzią obejmującego tereny na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% (raz na sto lat) wg map zagrożenia powodziowego;

16) granica obszaru na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2% (raz na 500 lat) wg map zagrożenia powodziowego;

17) granica zasięgu obszaru dla którego prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi wynosi raz na sto lat (1%) na podstawie opracowania „Wielowariantowy program inwestycyjny wraz z opracowaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla cieków aglomeracji krakowskiej z wyłączeniem rzeki Wisły”;

18) granica zasięgu obszaru dla którego prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi wynosi raz na 500 lat (0,2%) na podstawie opracowania „Wielowariantowy program inwestycyjny wraz z opracowaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla ciekow aglomeracji krakowskiej z wyłączeniem rzeki Wisły”;

19) powierzchnie ograniczające przeszkody powyżej 388,62 m n.p.m dla nowoprojektowanej drogi startowej lotniska Kraków – Balice;

20) odległość 10 m od granicy obszaru kolejowego;

21) zasięg terenów w odległości 20 m od osi skrajnego istniejącego toru;

22) strefa 20 m od granicy obszaru kolejowego;

23) elementy infrastruktury technicznej:

a) magistrala wodociągowa,

b) magistrala ciepłownicza.

3. Cały obszar objęty planem znajduje się w zasięgu powierzchni ograniczającej przeszkody powyżej 388 m n.p.m dla istniejącej drogi startowej lotniska Kraków – Balice.

ROZDZIAŁ II
ZASADY ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW OBOWIĄZUJĄCE NA CAŁYM OBSZARZE PLANU, W TYM ZASADY OCHRONY I KSZTAŁTOWANIA ŁADU PRZESTRZENNEGO

Zasady zagospodarowania terenów i minimalne powierzchnie nowo wydzielonych działek budowlanych

§ 6. 1. Tereny, których przeznaczenie plan miejscowy zmienia, mogą być wykorzystywane w sposób dotychczasowy do czasu ich zagospodarowania zgodnie z planem.

2. W ramach wydzielonych terenów o określonym przeznaczeniu i ustalonych zasadach lub warunkach zagospodarowania dopuszcza się realizację jedynie obiektów i urządzeń budowlanych, wskazanych w ustaleniach planu oraz prowadzenie robót budowlanych przy zachowaniu ustalonych planem parametrów i wskaźników.

3. Zakaz lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m².

4. Zakaz lokalizacji urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW.

5. Przy dokonywaniu nowych podziałów geodezyjnych ustala się minimalną powierzchnię nowo wydzielanych działek budowlanych:

1) w terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczonych symbolami **MN.1, MN.8, MN.9:**

   a) 600 m² - dla jednego budynku mieszkalnego w zabudowie jednorodzinnej w układzie wolnostojącym,

   b) 350 m² - dla jednego budynku mieszkalnego w zabudowie jednorodzinnej w układzie bliźniaczym;

2) w terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczonych symbolami **MN.2, MN.3, MN.4, MN.5, MN.6, MN.7 -** 280 m² dla jednego budynku mieszkalnego w zabudowie jednorodzinnej w układzie szeregowym,

6. W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego obowiązują ograniczenia zgodnie z przepisami odrębnymi. Wskazuje się na rysunku planu:

1) zasięg terenów w odległości 20 m od osi skrajnego istniejącego toru;

2) odległość 10 m od granicy obszaru kolejowego;

3) strefę 20 m od granicy obszaru kolejowego.

7. W strefie, o której mowa w ust. 6 pkt 3 obowiązują szczególne warunki zagospodarowania oraz ograniczenia w ich użytkowaniu w związku z przepisami odrębnymi w zakresie transportu kolejowego.

Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego oraz kształtowania zabudowy

§ 7. 1. Zasady sytuowania obiektów budowlanych na działce budowlanej:

1) zakaz lokalizacji nowych budynków gospodarczych w terenach oznaczonych symbolami **MW.1, MW.2, MW.3, MW.4, MW.5, MW.6, MW.7**, **MW.8, MW.9**, **MW.10, MW.11, MW.12, MW.13, MW.14, MW.15, MW.16, MW.19, Uo.1**, **Uo.2**, **Uo.3**, **U/KU.2, U.1, U.2**, **U.3**, **U.4**, **U.5**, **U.6**, **U.8**, **U.9**, **U.10**, **U.12**, **U.17, U.18, US.1, US.2, MWn/U.1, MWn/U.2, MWn/U.3, MWi/U.1**;

2) zasady sytuowania obiektów budowlanych na działce budowlanej: dopuszcza się możliwość lokalizacji budynków bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką budowlaną, wyłącznie w terenach: **MWn/MN.1**, **MWn/MN.2**, **MWn/MN.3, MWn/MN.4**, **MWn/MN.5**, **MWn/MN.6, MWn/MN.7**, **MWn/MN.8**, **MWn/MN.9, MWn/MN.10, MWn/MNi.1, MW/U.1, MW/U.2, MW/U.3, MW/U.4, MW/U.5, MW/U.6, MW/U.7, MW/U.8, MWn/U.1, MWn/U.2, MWi/U.1, MWi/U.2, U/MN.1, U/MN.2, U/MN.3, U/MNi.1, U/MNi.2, Uo.2, U.4, U.6, U.7, U.8, U.17**;

3) zakaz lokalizacji budynków gospodarczych i śmietników od strony dróg publicznych,

4) w odniesieniu do istniejących obiektów i urządzeń budowlanych: możliwość przebudowy, remontu i odbudowy - niezależnie od wskaźników zabudowy ustalonych w ustaleniach szczegółowych;

5) w odniesieniu do istniejących budynków: możliwość nadbudowy i rozbudowy pod warunkiem zgodności z ustaleniami planu oraz – niezależnie od ustaleń planu - możliwość rozbudowy w zakresie termomodernizacji lub wykonania szybów windowych i zewnętrznych klatek schodowych, pochylni i ramp dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz montażu ogniw fotowoltaicznych na ścianach szczytowych oraz dachach, z zastrzeżeniem § 6 ust. 4.

2. Ustala się możliwość utrzymania istniejących budynków, znajdujących się w całości lub w części poza wyznaczoną linią zabudowy (obowiązującą lub nieprzekraczalną) z dopuszczeniem:

1) prowadzenia robót budowlanych w tych obiektach, bez możliwości dalszej rozbudowy obiektu poza tę linię;

2) nadbudowy obiektu z uwzględnieniem wskaźników zawartych w ustaleniach szczegółowych.

3. Dla istniejących obiektów i urządzeń budowlanych, dla których:

1) wysokość przekracza maksymalną wysokość zabudowy wyznaczoną w planie, dopuszcza się prowadzenie robót budowlanych z wyłączeniem nadbudowy, przy zachowaniu pozostałych ustaleń planu;

2) wysokość przekracza maksymalną wysokość zabudowy wyznaczoną w planie, dopuszcza się prowadzenie robót budowlanych związanych z nadbudową kominów spalinowych lub wentylacyjnych w celu dostosowania ich parametrów do przepisów odrębnych;

3) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego, w odniesieniu do terenu, nie został dotrzymany dopuszcza się realizację robót budowalnych polegających na przebudowie i remoncie.

4. Cały obszar objęty planem znajduje się w zasięgu powierzchni ograniczającej przeszkody powyżej 388 m n.p.m dla istniejącej drogi startowej lotniska Kraków – Balice, zgodnie z dokumentacją rejestracyjną lotniska obejmującą cały obszar planu.

5. Wskazuje się powierzchnie ograniczające przeszkody powyżej 388,62 m n.p.m dla nowoprojektowanej drogi startowej lotniska Kraków – Balice, zgodnie z zatwierdzonym planem generalnym.

6. Zasady odnoszące się do elewacji budynków, z zastrzeżeniem § 22 ust. 4, § 25 ust. 6, § 32 ust. 5 z uwzględnieniem § 26, 28, 29, 32, 33, 34, 35:

1) dopuszcza się kształtowanie elewacji budynków w formie zieleni na ścianach lub wertykalnych ogrodów;

2) przy zastosowaniu materiałów wykończeniowych mogących powodować zagrożenie dla przelotu ptaków (np. ściany przeszklone lub materiały odbijające obraz otoczenia) należy zastosować rozwiązania minimalizujące możliwość kolizji;

3) dopuszcza się stosowanie markiz / zadaszeń nad otworami okiennymi i drzwiowymi na elewacjach budynków;

4) zakaz lokalizacji klimatyzatorów na elewacjach frontowych;

5) nakaz stosowania elewacji z elementów ażurowych dla garaży i parkingów nadziemnych, w terenie oznaczonym symbolem **MW/U.6**;

6) nakaz stosowania elewacji z elementów ażurowych z dopuszczeniem stosowania elementów pełnych na 40% elewacji dla garaży i parkingów nadziemnych, w terenach zabudowy usługowej **U.4**, **U.7, U.13**, **U.14**, **U.16, U.17, Uo.3, U/KU.1, U/KU.2, U/KU.3 MW/U.6, MW/U.8**;

7) zakaz stosowania materiałów wykończeniowych, takich jak:

a) „siding” z tworzyw sztucznych, z wyłączeniem powłok balonowych nad boiskami w terenach zabudowy usługowej oraz zieleni urządzonej,

b) blacha falista i trapezowa,

c) poliwęglany.

7. Zasady kształtowania dachów, z zastrzeżeniem § 22 ust. 4, § 25 ust. 6, § 32 ust. 5:

1) geometrię i kształt dachów należy kształtować według następujących zasad:

a) w terenach oznaczonych symbolami: **MW.1, MW.2, MW.3, MW.4, MW.5, MW.6, MW.7, MW.8, MW.9, MW.10, MW.11, MW.12, MW.13, MW.14, MW.15, MW.16, MW.17, MW.18, U/KU.2, U/KU.3, MW/U.6, MW/U.7, MWn/U.2, U.1, U.2, U.4, U.7, U.8, U.11, U.13, U.15, U.16, U.17, Uo.1, Uo.2, Uo.3** nakaz stosowania dachów płaskich z dopuszczeniem dachów zielonych z uwzględnieniem § 24, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37.

b) w terenach oznaczonych symbolami: **MW.19, MN.1, MN.2, MN.3, MN.4, MN.5, MN.6, MN.7, MN.8, MN.9, U/MN.1, U/MN.2, U/MNi.1, U/MNi.2, MWn/MN.1**, **MWn/MN.2**,

MWn/MN.3, MWn/MN.4, **MWn/MN.5**, **MWn/MN.6, MWn/MN.7**, **MWn/MN.8**, **MWn/MN.9, MWn/MNi.1**, **MWn/MNi.2 MN/MWni.1**, **MN/MWni.2** nakaz stosowania dachów dwuspadowych albo wielospadowych o jednakowym kącie nachylenia połaci dachowych w przedziale od 30º do 42º,

c) na pozostałych terenach dopuszcza się stosowanie dachów dwuspadowych albo wielospadowych o jednakowym kącie nachylenia połaci dachowych w przedziale od 30º do 42º, albo dachów jednospadowych o kącie nachylenia połaci do 20º, dachów płaskich z dopuszczeniem dachów zielonych,

d) dopuszcza się stosowanie dachów jednospadowych o kącie nachylenia połaci od 20° do 30° w budynkach innych niż frontowe w terenach oznaczonych symbolami **MN.1**, **MN.2, MN.3, MN.4, MN.5, MN.6, MN.7, MN.8, MN.9, U/MN.1, U/MN.2, U/MN.3, U/MNi.1, U/MNi.2, MWn/MN.1, MWn/MN.2, MWn/MN.3, MWn/MN.4, MWn/MN.6, MWn/MNi.1, MWn/MNi.2, MN/MWni.1, MN/MWni.2, MWn/U.1, MWn/U.2, MW/U.5**,

e) dopuszcza się stosowanie dachów płaskich w formie tarasu nad niższymi częściami budynku, z możliwością jego zadaszenia,

f) poziom zadaszenia tarasu nie może przekraczać wskaźnika wysokości zabudowy ustalonej dla danego terenu,

g) zakaz stosowania połaci dachowych przesuniętych wzajemnie w poziomie i w pionie w odniesieniu do dachów innych niż płaskie;

2) w zakresie materiałów pokryć dachowych obowiązują następujące zasady, z zastrzeżeniem § 22 ust. 4, § 25 ust. 6, § 32 ust. 5:

a) dla dachów o kącie nachylenia większym niż 12º nakaz stosowania kolorystyki dachów w kolorach czerwieni, brązu, grafitu,

b) w terenach oznaczonych symbolami: **MN.1, MN.2, MN.3, MN.4, MN.5, MN.6, MN.7, MN.8, MN.9, MW.19, U/MN.1, U/MN.2, U/MNi.1, U/MNi.2, U/MN.6, MWn/MN.1**, **MWn/MN.2**, **MWn/MN.3, MWn/MN.4**, **MWn/MN.5**, **MWn/MN.6, MWn/MN.7**, **MWn/MN.8**, **MWn/MN.9, MWn/MN.10, MWn/MNi.1**, **MWn/MNi.2 MN/MWni.1**, **MN/MWni.2** dopuszcza się stosowanie:

- na budynkach mieszkalnych i usługowych: dachówki ceramicznej, blachodachówki, w kolorze ustalonym w lit. a,
- na budynkach innych niż wymienione w tiret pierwsze: dachówki ceramicznej, blachodachówki, blachy płaskiej i blachy trapezowej,

c) w terenach oznaczonych symbolami: **U.1**, **U.3, U.5**, **U.6**, **U.11**, **U.14**, **U/KU.1** dopuszcza się stosowanie:

- na budynkach usługowych: dachówki ceramicznej, blachodachówki, w kolorze ustalonym w lit. a,
- na budynkach innych niż wymienione w tiret pierwsze: dachówki ceramicznej, blachodachówki, blachy płaskiej i blachy trapezowej,

d) dla dachów płaskich dopuszcza się pokrycia bitumiczne, pokrycia z blach, pokrycia z folii, pokrycia ceramiczne, pokrycia betonowe, pokrycia drewniane, pokrycia z EPDM, z innych tworzyw, pokrycia z elementów kompozytowych, pokrycia przykryte warstwą żwiru.

3) Na połaciach dachowych, o których mowa w pkt 1, dopuszcza się doświetlenie poddaszy użytkowych oraz ostatnich kondygnacji:

a) budynków usługowych oknami połaciowymi i świetlikami dachowymi,

b) budynków mieszkalnych i innych niż mieszkalne i usługowe lukarnami, facjatami, oknami połaciowymi oraz świetlikami dachowymi;

4) Doświetlenie, o którym mowa w pkt. 3 należy stosować zgodnie z następującymi zasadami:

a) ilość lukarn/okien połaciowych/facjat na połaci dachowej nie może być większa niż ilość otworów okiennych i drzwiowych występujących na kondygnacji poniżej,

b) świetliki dachowe/lukarny/okna połaciowe/facjaty należy lokalizować w osiach otworów okiennych i drzwiowych lub symetrycznie,

c) nakaz stosowania jednakowego kąta nachylenia połaci dla lukarn/facjat jak dla dachów budynku, z dopuszczeniem stosowania przekryć lukarn/facjat dachem płaskim,

d) wszystkie lukarny/okna połaciowe/facjaty należy lokalizować na jednej wysokości.

8. Zasady odnoszące się do lokalizowania urządzeń i obiektów budowlanych:

1) odnośnie inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej – infrastruktury telekomunikacyjnej (w tym telefonii komórkowej):

a) zakaz lokalizacji wolnostojących masztów z zakresu łączności publicznej w terenach oznaczonych symbolami **MN.1, MN.2, MN.3, MN.4, MN.5, MN.6, MN.7, MN.8, MN.9, U/MN.1, U/MN.2, U/MN.3, U/MNi.1, U/MNi.2, MW.1, MW.2, MW.3, MW.4, MW.5, MW.6, MW.7, MW.8, MW.9, MW.10, MW.11, MW.12, MW.13, MW.14, MW.15, MW.16, MW.17, MW.18, MW.19, MWn.1**, **MWn.2, MWn.3**, **MWn/MN.1**, **MWn/MN.2**, **MWn/MN.3, MWn/MN.4**, **MWn/MN.5**, **MWn/MN.6, MWn/MN.7**, **MWn/MN.8**, **MWn/MN.9, MWn/MN.10, MWn/MNi.1**, **MWn/MNi.2, MN/MWni.1**, **MN/MWni.2, MWi/U.1, MWi/U.2, MW/U.1, MW/U.2, MW/U.3, MW/U.4, MW/U.5, MW/U.6, MW/U.7, MW/U.8, MWn/U.1, MWn/U.2, MWn/U.3, KP.1, KP.2, Uo.1, Uo.2, Uo.3, ZP.1**, **ZP.2, ZP.3, ZP.4, ZP.5, ZP.6, ZP.7, ZP.8, ZP.9, ZP.10, ZP.11**, **ZP.12, ZP.13, ZP.14, ZP.15, ZP.16, ZPz.1, ZPz.2**, **ZPz.3**, **ZPz.4**, **ZPz.5, ZPz.6, ZPz.7**, **ZPz.8, ZPz.9, ZPz.10;**

b) przy lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej należy uwzględnić wyznaczone w planie maksymalne wysokości zabudowy w poszczególnych terenach oraz maksymalną wysokość zabudowy w granicach powierzchni ograniczających lotnisko,

c) infrastruktura telekomunikacyjna nie może powodować zakłóceń lub negatywnego oddziaływania na urządzenia radiołączności kolejowej bądź urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

2) zakaz lokalizacji tymczasowych obiektów budowlanych za wyjątkiem:

a) obiektów lokalizowanych wyłącznie na czas trwania wystawy, pokazu, imprez, takich jak: przekrycia namiotowe i powłoki pneumatyczne oraz inne przekrycia o samodzielnej ażurowej konstrukcji,

b) kiosków ulicznych i pawilonów sprzedaży ulicznej, wyłącznie w sezonie letnim od początku czerwca do końca września w terenach oznaczonych symbolami: **KP.1**, **KP.2**, **U.4**, **U.5**, **U.7**, **U.11**, **U.13**, **U.14**, **U.15**, **U.16**, **U.17**, **MW/U.6, U/KU.1,**

c) dopuszczenie tymczasowych obiektów budowlanych, w zakresie przekryć namiotowych i powłok pneumatycznych w okresie od 1 października do 30 kwietnia w terenach oznaczonych symbolami: **US.1**, **US.2**, **Uo.1**, **Uo.2, Uo.3, U/KU.1, KP.1, KP.2**,

d) urządzeń handlowych na targowisku w terenie **U/KU.1**,

e) obiektów budowlanych lub urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego w pasie drogowym,

f) obiektów lokalizowanych na czas trwania budowy;

3) w odniesieniu do obiektów handlowych – kiosków, o których mowa w pkt 2 lit. b, ustala się:

a) maksymalną wysokość zabudowy: do 3,5 m,

b) maksymalną powierzchnię zabudowy: do 10,0 m²,

c) geometria dachu: dach płaski lub jednospadowy o kącie nachylenia do 20º,

d) kolorystyka stosowanych materiałów: odcienie brązu, zieleni lub szarości.

9. Zasady iluminacji obiektów i zieleni:

1) dopuszcza się iluminację zieleni;

2) dopuszcza się iluminację obiektów budowlanych wraz z ich otoczeniem oraz towarzyszącymi zespołami zieleni;

3) do iluminacji należy stosować jedynie światło białe;

4) zakaz stosowania światła pulsacyjnego.

Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu

§ 8. 1. Część obszaru planu znajduje się w granicach udokumentowanego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 450 Dolina rzeki Wisła (Kraków).

2. Na obszarach narażonych na zalanie wodą 100-letnią wyznaczonych na rysunku planu na podstawie opracowania pn. „Wielowariantowy program inwestycyjny wraz z opracowaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla cieków aglomeracji krakowskiej z wyłączeniem rzeki Wisły” ustala się:

1) zakaz lokalizacji: zakładu poprawczego, schroniska dla nieletnich, domu dziecka, domu rencistów oraz budynków użyteczności publicznej z zakresu opieki zdrowotnej, społecznej lub socjalnej (związanych ze stałym przebywaniem osób o ograniczonych możliwościach poruszania się);

2) obowiązek stosowania rozwiązań polegających na: odstępowaniu od realizacji obiektów z podpiwniczeniem albo zastosowania środków technicznych poprzez wykonanie dodatkowych zabezpieczeń typu: szczelne izolacje, wyniesienia parteru obiektów nie mniej niż 0,3 m powyżej poziomu zalewu wodą stuletnią lub zastosowanie w obiektach do tego poziomu materiałów budowlanych odpornych na działanie wody, dostosowania konstrukcji budynku do wyporu w czasie zalania oraz naporu wody, zastosowania zabezpieczeń przed przepływem zwrotnym ścieków z sieci kanalizacyjnej.

3. W granicach objętych planem występują:

1) obszary szczególnego zagrożenia powodzią obejmujące tereny, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% (raz na 100 lat) wg map zagrożenia powodziowego;

2) obszary na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2% (raz na 500 lat) wg map zagrożenia powodziowego.

4. Na całym obszarze planu dopuszcza się lokalizację urządzeń wodnych i budowli hydrotechnicznych niezbędnych dla realizacji zadań związanych z utrzymaniem wód oraz ochroną przeciwpowodziową.

5. W zakresie ochrony przed hałasem, należy uwzględnić następujące tereny faktycznie zagospodarowane, zgodnie z ustaleniami planu:

1) w terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczonych symbolami: **MN.1, MN.2, MN.3, MN.4, MN.5, MN.6, MN.7, MN.8, MN.9** jako tereny „pod zabudowę mieszkaniową”;

2) w terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z istniejącą zabudową mieszkaniową wielorodzinną niskiej intensywności oznaczonych symbolami: **MN/MWni.1**, **MN/MWni.2** jako tereny „pod zabudowę mieszkaniową”;

3) w terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oznaczonych symbolami: **MW.1, MW.2, MW.3, MW.4, MW.5, MW.6, MW.7, MW.8, MW.9, MW.10, MW.11, MW.12, MW.13, MW.14, MW.15, MW.16, MW.17, MW.18, MW.19** jako tereny „pod zabudowę mieszkaniową”;

4) w terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności oznaczonych symbolami: **MWn.1**, **MWn.2, MWn.3** jako tereny „pod zabudowę mieszkaniową”;

5) w terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności lub zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczonych symbolami: **MWn/MN.1**, **MWn/MN.2**, **MWn/MN.3, MWn/MN.4**, **MWn/MN.5**, **MWn/MN.6, MWn/MN.7**, **MWn/MN.8**, **MWn/MN.9, MWn/MN.10** jako tereny „pod zabudowę mieszkaniową”;

6) w terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności lub istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczonych symbolami: **MWn/MNi.1, MWn/MNi.2** jako teren „pod zabudowę mieszkaniową”;

7) w terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności z usługami oznaczonych symbolami: **MWn/U.1, MWn/U.2, MWn/U.3** jako tereny „pod zabudowę mieszkaniowo-usługową”;

8) w terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami oznaczonych symbolami: **MW/U.1, MW/U.2, MW/U.3, MW/U.4, MW/U.5, MW/U.6, MW/U.7, MW/U.8** jako tereny „pod zabudowę mieszkaniowo-usługową”;

9) w terenach istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności z usługami oznaczonych symbolami: **MWi/U.1, MWi/U.2** jako tereny „pod zabudowę mieszkaniowo-usługową”;

10) w terenach zabudowy usługowej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną oznaczonych symbolami: **U/MN.1, U/MN.2, U/MN.3,** jako tereny „pod zabudowę mieszkaniowo-usługową”;

11) w terenach zabudowy usługowej z istniejącą zabudową mieszkaniową jednorodzinną oznaczonych symbolami: **U/MNi.1, U/MNi.2** jako tereny „pod zabudowę mieszkaniowo-usługową”;

12) w terenach zabudowy usługowej z zakresu oświaty, kultury, zdrowia i sportu oznaczonych symbolami: **Uo.1, Uo.2, Uo.3** jako „tereny pod budynki związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży”;

13) w terenach zieleni urządzonej oznaczonych symbolami: **ZP.1**, **ZP.2, ZP.3, ZP.4, ZP.5, ZP.6, ZP.7, ZP.8, ZP.9, ZP.10, ZP.11**, **ZP.12, ZP.13, ZP.14, ZP.15, ZP.16** jako tereny „na cele rekreacyjno wypoczynkowe”.

6. Zakaz lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, z wyjątkiem inwestycji:

1) dróg;

2) sieci i urządzeń infrastruktury technicznej;

3) garaże, parkingi samochodowe lub zespoły parkingów wraz z towarzyszącą im infrastrukturą;

4) linii tramwajowych;

5) linie kolejowe wraz z towarzyszącą im infrastrukturą kolejową;

6) budowli przeciwpowodziowych i regulacji wód;

7) stacji paliw w terenie **U.14**, **U.16**, **U.17**;

8) stacji LPG w terenie **U.14, U.16**, **U.17**;

9) inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej (w tym stacji bazowych telefonii komórkowych);

10) punktów zbierania odpadów w terenie **U.14;**

11) zabudowa mieszkaniowa wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą (o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż 4 ha);

12) zabudowa usługowa (inna niż centra handlowe) wraz z towarzysząca jej infrastrukturą (o powierzchni zabudowy) nie mniej niż 4ha;

13) placówki edukacyjne, kina, teatry obiekty sportowe wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż 4ha.

7. Nakaz stosowania rozwiązań technicznych gwarantujących zachowanie odpowiednich przejść i przepustów, mających na celu umożliwienie swobodnej migracji zwierząt.

8. Wyznacza się strefę hydrogeniczną, której zasięg zaznaczono na rysunku planu, w obrębie której ustala się:

1) zakaz lokalizacji nowych obiektów budowlanych z wyłączeniem liniowych obiektów infrastruktury technicznej i drogowej, pompowni ścieków, urządzeń wodnych oraz przepustów i obiektów mostowych;

2) nakaz utrzymania ciągłości i funkcjonalności potoku Bibiczanka;

3) nakaz utrzymania powierzchni zapewniającej przepływ i infiltrację wód z wyjątkiem przepustów i obiektów mostowych;

4) dopuszcza się możliwość prowadzenia prac konserwacyjnych i modernizacyjnych koryta potoku Bibiczanka.

9. Dla rowów zlokalizowanych w wydzielonych terenach komunikacji, dopuszcza się wykonywanie robót budowlanych obejmujących przebudowę, remont, rozbudowę i wykonanie nowego przebiegu rowów, wykonanie przepustów oraz obiektów mostowych z możliwością zarurowania odcinków koryta.

10. Na całym obszarze planu ustala się zakaz wykonywania instalacji na paliwa stałe w obiektach budowlanych.

11. Na całym obszarze planu dopuszcza się lokalizację konstrukcji oporowych.

12. Zakaz wykonywania prac ziemnych polegających na nadsypywaniu terenu w odniesieniu do poziomu istniejącego, z wyjątkiem wykorzystania wydobytych mas ziemnych w trakcie robót budowlanych na terenie na którym zostały wydobyte.

13. Na obszarze planu występują siedliska chronionych gatunków zwierząt.

14. Wykonywanie odwodnieni budowlanych otworami wiertniczymi należy każdorazowo poprzedzić udokumentowaniem warunków hydrogeologicznych.

Zasady kształtowania krajobrazu

§ 9. 1. Ustala się następujące zasady kształtowania i urządzania zieleni:

1) nakaz maksymalnej możliwej ochrony zieleni istniejącej, szczególnie poprzez jej zachowanie i wkomponowanie w projekt zagospodarowania terenu;

2) dopuszczenie rekompozycji zieleni;

3) nakaz ochrony drzew wskazanych do ochrony na rysunku planu;

4) wzdłuż ulic w terenach komunikacji nakazuje się wprowadzić pasma zadrzewień lub zakrzewień, o ile istnieje wystarczająca rezerwa terenów w liniach rozgraniczających drogi, a w terenach: **KDGP.1**, **KDLT.2**, **KDL.2, KDL.3, KDL.4, KDL.5, KDD.14, KDD.16, KDX.5** należy utrzymać szpalery drzew w zakresie wskazanym na rysunku planu, przy równoczesnym dopuszczeniu przerwania ciągłości szpaleru drzew w przypadku:

a) lokalizacji zjazdu z drogi,

b) kolizji z sieciami, urządzeniami i obiektami infrastruktury technicznej,

c) wymogu zachowania odpowiedniej widoczności w rejonie skrzyżowań;

5) nakaz dostosowania formy i skali nasadzeń drzew lub krzewów do skali danej ulicy (dobór gatunków uwzględniający ich docelową wielkość) z zastosowaniem rodzimych gatunków tolerujących niekorzystne warunki przyuliczne;

6) wyznacza się **strefę zieleni osiedlowej**, w której ustala się:

a) nakaz ochrony, kształtowania i uzupełniania zieleni międzyblokowej;

b) zakaz lokalizacji naziemnych miejsc parkingowych (postojowych);

c) dopuszczenie wiat śmietnikowych, placów zabaw, terenowych urządzeń sportu i rekreacji w tym takich jak: siłownie na świeżym powietrzu, których powierzchnia nie może stanowić więcej niż 10% z każdej wydzielonej strefy zieleni osiedlowej;

d) dopuszczenie obiektów i urządzeń budowlanych infrastruktury technicznej,

e) dopuszczenie wyznaczenia ścieżek i dojść pieszych, ścieżek rowerowych i rolkowych.

7) wyznacza się **strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych** oznaczoną na rysunku planu, w której ustala się:

a) nakaz ochrony, kształtowania i uzupełniania zieleni,

b) dopuszczenie realizacji dojazdów niewyznaczonych stanowiących 10% powierzchni wydzielonej strefy;

c) dopuszczenie lokalizacji dojść pieszych,

d) dopuszczenie obiektów i urządzeń budowlanych infrastruktury technicznej,

e) zakaz lokalizacji budynków,

f) zakaz lokalizacji naziemnych miejsc parkingowych (postojowych).

Ustalenia w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej

§ 10. 1. Ustala się ochronę następujących obiektów ujętych w gminnej ewidencji zabytków**,** oznaczonych na rysunku planu**:**

1) willa zbudowana na przełomie w. XIX/XX, przy ul. Legnickiej 26 - symbol (**E.1)**;

2) zespół dawnego młyna Bularnia: zachowane ruiny młyna ze śladowo zachowaną młynówką i starodrzewiem; zbudowany w 2 poł. XIX w., przy ul. Bursztynowej 5 - symbol (**E.2)**;

3) dom zbudowany w latach 20 - 30 XX w. przy ul. Bursztynowej 16 - symbol (**E.3)**;

2. W Terenie komunikacji oznaczonym symbolem **KDZ.1** występuje obiekt ujęty w gminnej ewidencji zabytków – dom w ogrodzie, zbudowany w l. 20 XX w. przy ul. Nad Strugą 9, oznaczony na rysunku planu,

3. W zakresie ochrony obiektów zabytkowych, o których mowa w ust. 1 obowiązuje:

1) nakaz użycia materiałów budowlanych analogicznych jak oryginalne w przypadku realizowania robót budowlanych dopuszczonych w ustaleniach planu oraz podejmowania prac konserwatorskich i restauratorskich;

2) zakaz stosowania w przestrzeniach publicznych nasadzeń zieleni izolacyjnej (w tym maskującej), w sposób ciągły wzdłuż granic działek, na których zlokalizowane są obiekty zabytkowe;

3) dopuszczenie lokalizacji odnawialnego źródła energii w formie ogniw fotowoltanicznych wyłącznie w niewyeksponowanych miejscach, w sposób nieinwazyjny dla struktury obiektu oraz niezaburzający jego wartości architektonicznych, estetycznych i historycznych z zastrzeżeniem § 6 ust. 4;

4. W celu ochrony **zabytków archeologicznych** wskazuje się do ochrony i oznacza na rysunku planu **stanowiska archeologiczne** wpisane do rejestru zabytków:

1) Kraków – Prądnik Biały 6 (AZP 102-56;217) – ślad osadnictwa z okresu nowożytnego (X – XVI w.);

2) Kraków – Prądnik Biały 7 (AZP 102-56;218) – grób z okresu wpływów rzymskich (kultura przeworska).

5. Część obszaru planu obejmuje się **archeologiczną strefą ochrony konserwatorskiej** ze względu na występowanie na tym obszarze stanowisk archeologicznych.

Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych

§ 11. 1. Ustala się zasady kształtowania i zagospodarowania przestrzeni publicznych:

1) dopuszczenie wyposażenia przestrzeni publicznych w oświetlenie;

2) nakaz zastosowania kompozycji i właściwego doboru gatunkowego, z wyłączeniem elementów obcych krajobrazowo: egzotycznych gatunków zimozielonych drzew iglastych z rodzajów takich jak *Thuja*, *Chamaecyparis*, *Juniperus*, przy realizacji i utrzymaniu zieleni urządzonej w przestrzeni publicznej;

3) nakaz uporządkowania istniejących przestrzeni publicznych poprzez sukcesywną przebudowę i remont elementów wyposażenia, w tym: nawierzchni, oświetlenia;

4) nakaz stosowania rozwiązań technicznych zapewniających warunki dla poruszania się osobom ze szczególnymi problemami, w tym w zakresie zagospodarowania, użytkowania i utrzymania terenów komunikacji kołowej, transportu publicznego, parkingów, komunikacji pieszej i kołowej.

2. Zasady dotyczące nawierzchni:

1) nakaz stosowania nawierzchni dojść pieszych w terenach oznaczonych symbolem **ZP.1**, **ZP.2, ZP.3, ZP.4, ZP.5, ZP.6, ZP.7, ZP.8, ZP.9, ZP.10, ZP.11**, **ZP.12, ZP.13, ZP.14, ZP.15, ZP.16 ZPz.1, ZPz.2**, **ZPz.3**, **ZPz.4**, **ZPz.5, ZPz.6, ZPz.7**, **ZPz.8, ZPz.9, ZPz.10** jako naturalne lub utwardzone, przepuszczalne dla wody;

2) dopuszczenie zastosowania dotychczasowego rodzaju nawierzchni w przypadku remontu i uzupełnienia istniejącego układu ścieżek pieszych;

3) dopuszczenie realizacji nawierzchni dojść pieszych i placów zabaw z elementów drobnowymiarowych, kostki brukowej, mat gumowych lub nawierzchni syntetycznych.

Szczegółowe zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości

§ 12. 1. Ustala się następujące szczegółowe zasady i warunki przeprowadzania scaleń i podziału nieruchomości:

1) minimalne powierzchnie nowo wydzielanych działek:

a) w terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczonych symbolami **MN.1, MN.8, MN.9:**

- 600 m² - dla jednego budynku mieszkalnego w zabudowie jednorodzinnej w układzie wolnostojącym,

- 350 m² - dla jednego budynku mieszkalnego w zabudowie jednorodzinnej w układzie bliźniaczym,

b) w terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczonych symbolami **MN.2**, **MN.3, MN.4, MN.5, MN.6, MN.7** - 280 m² dla jednego budynku mieszkalnego w zabudowie jednorodzinnej w układzie szeregowym,

c) w pozostałych terenach przeznaczonych na cele inne niż rolne i leśne - 400 m².

2) kąt położenia granic działek w stosunku do pasa drogowego zawarty w przedziale pomiędzy 60° a 120°;

3) szerokość frontów działek nie mniejsza niż 10,0 m;

4) ustalone parametry w pkt 1-3 nie dotyczą parametrów działek wyznaczonych pod drogi publiczne i wewnętrzne oraz pod obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej, które można wyznaczać odpowiednio do potrzeb.

2. Nie określa się obszarów wymagających przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości.

Zasady i granice obszarów rehabilitacji istniejącej zabudowy i infrastruktury technicznej

§ 13. 1. Wyznacza się na rysunku planu **obszar rehabilitacji zabudowy blokowej osiedli**, dla którego ustala się:

1) zakaz zwiększania intensywności zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w wyznaczonej strefie;

2) nakaz uporządkowania przestrzeni międzyblokowej poprzez sukcesywną przebudowę i remont elementów wyposażenia, w tym nawierzchni, oświetlenia;

3) dopuszczenie rozbudowy, budowy ścieżek i dojść pieszych, rowerowych i rolkowych.

Zasady modernizacji (utrzymania, przebudowy, remontu), rozbudowy i budowy infrastruktury technicznej

§ 14. 1. Jako ogólne zasady obsługi obszaru w zakresie infrastruktury technicznej, dotyczące całego obszaru planu ustala się:

1) utrzymanie istniejących obiektów i urządzeń budowlanych infrastruktury technicznej;

2) możliwość prowadzenia robót budowlanych polegających na budowie, rozbudowie, przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce i odłączeniu obiektów i urządzeń budowlanych infrastruktury technicznej;

3) nakaz powiązania planowanych obiektów i urządzeń budowlanych infrastruktury technicznej z istniejącym układem zewnętrznym, chyba że ustalenia ust. 2 - 7 stanowią inaczej;

4) wzdłuż obiektów i urządzeń budowlanych infrastruktury technicznej, ograniczenia w zakresie zabudowy i zagospodarowania terenów bezpośrednio przyległych, wynikające z unormowań odrębnych;

5) zasadę lokalizacji obiektów i urządzeń budowlanych z zakresu elektroenergetyki i telekomunikacji z nakazem uwzględniania ochrony zdrowia ludności przed oddziaływaniem (promieniowaniem) pól elektromagnetycznych;

6) wzdłuż obiektów i urządzeń budowlanych infrastruktury technicznej, prowadzonych w strefie występowania systemu korzeniowego drzew (istniejących lub planowanych do nasadzeń), nakaz stosowania rozwiązań technicznych (np. ekranów korzeniowych) uniemożliwiających wrastanie korzeni w infrastrukturę podziemną;

2. W zakresie **zaopatrzenia w wodę** ustala się:

1) zaopatrzenie w wodę z miejskiej sieci wodociągowej lub w oparciu o indywidualne ujęcia;

2) przy projektowaniu zasilania w wodę planowanych obiektów, przyjmowanie rzędnej linii ciśnień średnio 250,00 m n.p.m.;

3) minimalny przekrój noworealizowanej miejskiej sieci wodociągowej: ø 100 mm;

4) rozbudowę i przebudowę funkcjonującego systemu zaopatrzenia w wodę dla pokrycia potrzeb bytowych, użytkowych i przeciwpożarowych w powiązaniu z miejską siecią wodociągową.

3. W zakresie **odprowadzania ścieków oraz wód opadowych** ustala się:

1) nakaz odprowadzania ścieków bytowych i przemysłowych, w oparciu o system kanalizacji rozdzielczej (kanalizacja sanitarna);

2) dopuszczenie w terenach nieobjętych kanalizacją sanitarną, tymczasowo (do czasu realizacji kanalizacji sanitarnej) zastosowania szczelnych bezodpływowych zbiorników na nieczystości ciekłe z wyłączeniem terenów lub ich części znajdujących się w obszarach o których mowa w § 8 ust. 2;

3) zakaz lokalizacji przydomowych oczyszczalni ścieków;

4) minimalny przekrój noworealizowanej miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej: ø 250 mm, za wyjątkiem kanalizacji tłocznej, dla której nie określa się minimalnego przekroju;

5) minimalny przekrój noworealizowanej miejskiej sieci kanalizacji opadowej: ø 300 mm, za wyjątkiem kanalizacji tłocznej, dla której nie określa się minimalnego przekroju;

6) zagospodarowanie wód opadowych poprzez retencję w miejscu lub odprowadzenie do kanalizacji lub cieku, z uwzględnieniem rozwiązań:

a) ułatwiających przesiąkanie wody deszczowej do gruntu,

b) spowalniających odpływ do odbiornika do ilości jaka powstaje na terenie przed zagospodarowaniem (przy współczynniku spływu 0,1),

c) zwiększających retencję.

4. W zakresie **zaopatrzenia w gaz** ustala się doprowadzenie gazu do odbiorców w oparciu o sieć gazową niskiego i średniego ciśnienia.

5. W zakresie **zaopatrzenia w ciepło, z zastrzeżeniem** § 10 ust. 3 pkt 3, ustala się:

1) zaspokajanie potrzeb grzewczych i innych potrzeb energetycznych w oparciu o sieć ciepłowniczą, energię elektryczną, paliwa gazowe, lekki olej opałowy, odnawialne źródła energii (np. energia słoneczna, geotermalna), z zastrzeżeniem § 6 ust. 4;

2) parametry noworealizowanej miejskiej sieci ciepłowniczej:

a) w sezonie grzewczym obliczeniowa temperatura sieci cieplnej, zmienna w funkcji temperatury powietrza zewnętrznego: 135°/65°C,

b) w sezonie letnim stała temperatura czynnika grzewczego: 70°/30°C, a w przypadku ciepła technologicznego: 70°/45°C.

6. W zakresie **zaopatrzenia w energię elektryczną, z zastrzeżeniem** § 10 ust. 3 pkt 3, ustala się:

1) doprowadzenie energii elektrycznej do odbiorców w oparciu o:

a) stacje transformatorowe SN/nN oraz sieć elektroenergetyczną wysokiego, średniego i niskiego napięcia,

b) odnawialne źródła energii, z zastrzeżeniem § 6 ust. 4;

2) zakaz realizacji napowietrznych linii elektroenergetycznych;

3) budowę, rozbudowę i przebudowę sieci elektroenergetycznej jako sieć doziemną;

4) budowę stacji transformatorowych SN/nN jako stacji podziemnych, wnętrzowych wolnostojących lub umieszczonych wewnątrz obiektów;

5) minimalny przekrój:

a) napowietrznych przewodów wysokiego napięcia: 120 mm^2,

b) doziemnych przewodów wysokiego napięcia: 240 mm^2,

c) doziemnych przewodów niskiego i średniego napięcia: 16 mm^2;

7. W **zakresie telekomunikacji** ustala się:

1) zaspokojenie potrzeb odbiorców w oparciu o istniejącą infrastrukturę telekomunikacyjną oraz poprzez rozbudowę lub budowę nowych obiektów i urządzeń budowlanych telekomunikacyjnych, z uwzględnieniem pozostałych ustaleń planu;

2) w przypadku realizacji obiektów liniowych, wykonanie ich jako kablową sieć doziemną.

Zasady utrzymania, przebudowy, remontu, rozbudowy i budowy układu komunikacyjnego

§ 15. 1. Ustala się zasady obsługi obszaru planu przez docelowy układ komunikacyjny, w granicach wyznaczonych terenów komunikacji, określony na rysunku planu, z uwzględnieniem parametrów typowych przekrojów jezdni (ilość jezdni x ilość pasów ruchu na jednej jezdni):

1) układ drogowy nadrzędny, udostępniający połączenie obszaru z zewnętrznym układem komunikacyjnym, obejmują drogi publiczne:

   a) droga klasy głównej ruchu przyspieszonego w terenie **KDGP.1**, ulica Opolska – 2x3,

   b) droga klasy zbiorczej w terenie **KDZ.1** projektowana ulica 6 Sierpnia – 2x2,

   c) droga klasy zbiorczej w terenie **KDZ.2**, aleja 29 Listopada, projektowana ulica 6 Sierpnia – 2x2,

   d) droga klasy lokalnej z torowiskiem tramwajowym **KDLT.1**, ulica Henryka Pachońskiego – 1x2,

   e) droga klasy lokalnej z torowiskiem tramwajowym **KDLT.2**, ulica Henryka Pachońskiego, ul. Siewna – 1x2,

   f) droga klasy lokalnej w terenie **KDL.1**, ulica Łukasza Górnickiego – 1x2,

   g) droga klasy lokalnej w terenie **KDL.2**, ulica Siewna– 1x2,

   h) droga klasy lokalnej w terenie **KDL.3**, ulica Siewna – 1x2,

   i) droga klasy lokalnej w terenie **KDL.4**, ulica Mackiewicza– 1x2,

   j) droga klasy lokalnej w terenie **KDL.5**, ulica Grażyny, ulica Legnicka– 1x2,

2) układ drogowy uzupełniający, obejmuje drogi publiczne dojazdowe, połączone z układem drogowym, opisanym w pkt 1:

   a) klasy dojazdowej z torowiskiem tramwajowym w terenie **KDDT.1** - ulica Bociana - 1x2,

   b) klasy dojazdowej w terenie **KDD.1** - ulica Stanisława Rokosza - 1x2,

   c) klasy dojazdowej w terenie **KDD.2** – ulica Stanisława Rokosza – 1x2,

   d) klasy dojazdowej w terenie **KDD.3** – ulica Jana Lechonia - 1x2,

   e) klasy dojazdowej w terenie **KDD.4** – ulica Kazimierza Herwina - Piątka– 1x2,

   f) klasy dojazdowej w terenie **KDD.5** - ulica Kazimierza Herwina - Piątka– 1x2,

   g) klasy dojazdowej w terenie **KDD.6** - ulica Kazimierza Herwina - Piątka – 1x2,

   h) klasy dojazdowej w terenie **KDD.7** - ulica bez nazwy, sięgacz z drogi w terenie **KDLT.2,** położona między terenami **MW.10, ZP.4, ZP.5, US.2** – 1x2,

   i) klasy dojazdowej w terenie **KDD.8** – ulica Bałtycka - 1x2,

   j) klasy dojazdowej w terenie **KDD.9** - ulica Gabriela Narutowicza- 1x2,

   k) klasy dojazdowej w terenie **KDD.10** – ulica Gabriela Narutowicza- 1x2,

   l) klasy dojazdowej w terenie **KDD.11** – ulica Syreny- 1x2,

   m) klasy dojazdowej w terenie **KDD.12** – ulica Bałtycka – 1x2,

n) klasy dojazdowej w terenie **KDD.13** - ulica bez nazwy, położona w sąsiedztwie terenów **KP.2, KU.3, E.2, Uo.2, KDX.4**- 1x2,

o) klasy dojazdowej w terenie **KDD.14** – ulica bez nazwy, położona między terenami **MW.5**, **MW.6**, **Uo.1**, **ZP.13, KU.2, KDW.5**, **KDW.8, Uo.3** – 1x2,

p) klasy dojazdowej w terenie **KDD.15** – ulica Turystyczna– 1x2.

q) klasy dojazdowej w terenie **KDD.16** – ulica Imbramowska – 1x2,

r) klasy dojazdowej w terenie **KDD.17** – ulica Kręta – 1x2,

s) klasy dojazdowej w terenie **KDD.18** - ulica Łukasza Górnickiego – 1x2,

t) klasy dojazdowej w terenie **KDD.19** – ulica Grażyny – 1x2,

u) klasy dojazdowej w terenie **KDD.20** – ulica Szafirowa – 1x2,

v) klasy dojazdowej w terenie **KDD.21** – ulica Zgody– 1x2,

w) klasy dojazdowej w terenie **KDD.22** – ulica Kołaczy– 1x2,

x) klasy dojazdowej w terenie **KDD.23** – ulica Szafirowa – 1x2,

y) klasy dojazdowej w terenie **KDD.24** – ulica Zawodzie– 1x2,

z) klasy dojazdowej w terenie **KDD.25** – ulica Jabłonna– 1x2,

aa) klasy dojazdowej w terenie **KDD.26** – ulica Polna– 1x2,

bb) klasy dojazdowej w terenie **KDD.27** – ulica Bociana – 1x2,

cc) klasy dojazdowej w terenie **KDD.28** – ulica ulica bez nazwy, łącznik dróg w terenach **KDZ.2** i **KDD.27,** położona między terenami **U.14**, **U.15**, **U.16**, **MWi/U.1, MW/U.2,** – 1x2;

3) w obszarze planu znajduje się część pasa dróg w terenach: **KDLT.2, KDL.2, KDDT.1**;

4) dla poszczególnych klas dróg ustala się następujące szerokości drogi w liniach rozgraniczających terenów przeznaczonych pod:

a) drogę w terenie **KDPG.1** - do 76 m,

b) drogę w terenie **KDZ.1** - do 58 m,

c) drogę w terenie **KDZ.2** - do 74 m,

d) drogę w terenie **KDLT.1** - do 36 m,

e) drogę w terenie **KDLT.2** - do 16 m, z poszerzeniem do 52 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDL.4**,

f) drogę w terenie **KDL.1** - do 16 m,

g) drogę w terenie **KDL.2** - do 15 m,

h) drogę w terenie **KDL.3** - do 30 m, z poszerzeniem do 37 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDZ.1**,

i) drogę w terenie **KDL.4** - do 26 m, z poszerzeniem do 33 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDGP.1**,

j) drogę w terenie **KDL.5** – do 32 m, z poszerzeniem do 37 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDGP.1**,

k) drogę w terenie **KDDT.1** - do 4 m,

l) drogę w terenie **KDD.1** - do 8 m, z poszerzeniem do 18 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDL.1**,

m) drogę w terenie **KDD.2** - do 9,5 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDD.1**,

n) drogę w terenie **KDD.3** - do 7 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDD.5** oraz w rejonie skrzyżowania 16 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDD.1**,

o) drogę w terenie **KDD.4** - do 9,5 m, z poszerzeniem do 14 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDD.5**,

p) drogę w terenie **KDD.5** - do 10 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDL.1**,

q) drogę w terenie **KDD.6** - do 7,5 m, z poszerzeniem do 15 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDD.5**,

r) drogę w terenie **KDD.7** - do 14 m, z poszerzeniem do 23 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDLT.2**,

s) drogę w terenie **KDD.8** - do 9 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowań,

t) drogę w terenie **KDD.9** - do 8 m, z poszerzeniem do 16 m w rejonie skrzyżowań,

u) drogę w terenie **KDD.10** - do 14 m,

v) drogę w terenie **KDD.11** - do 9 m, z poszerzeniem do 11 m w rejonie skrzyżowań z drogą w terenie **KDD.12**,

w) drogę w terenie **KDD.12** - do 32 m,

x) drogę w terenie **KDD.13** - do 19 m, z poszerzeniem do 24 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDL.4**,

y) drogę w terenie **KDD.14**- do 13,5 m, z poszerzeniem do 23 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDL.3**,

z) drogę w terenie **KDD.15** - do 12 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDD.16**,

aa) drogę w terenie **KDD.16** - do 18m, z poszerzeniem do 30,5 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDL.5**,

bb) drogę w terenie **KDD.17** - do 16 m,

cc) drogę w terenie **KDD.18**- do 24 m,

dd) drogę w terenie **KDD.19** - do 16,5 m, z poszerzeniem do 23 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDL.5**,

ee) drogę w terenie **KDD.20** - do 12 m, z poszerzeniem do 18 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDZ.1**,

ff) drogę w terenie **KDD.21** - do 20 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDL.5**,

gg) drogę w terenie **KDD.22** - do 10 m, z poszerzeniem do 11 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDL.5**,

hh) drogę w terenie **KDD.23** - do 12 m, z poszerzeniem do 20 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDL.3**,

ii) drogę w terenie **KDD.24** - do 22 m,

jj) drogę w terenie **KDD.25** - do 13 m, z poszerzeniem do 21 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDL.5**,

kk) drogę w terenie **KDD.26** - do 20 m,

ll) drogę w terenie **KDD.27** - do 23 m, z poszerzeniem do 31 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDL.3**,

mm) drogę w terenie **KDD.28** - do 20 m, z poszerzeniem do 60 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDZ.2** oraz do 43 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie **KDD.27**,

5) układ dróg publicznych, opisany w ust. 1, pkt 1 i 2, uzupełniają:

a) tereny dróg wewnętrznych:

- **KDW.1** - ulica bez nazwy położona pomiędzy terenami: **MW.1, MW.2, MW.9, IT.1,**
- **KDW.2** - ulica bez nazwy położona w sąsiedztwie terenów: **MW.1**, **MW.9, E.5, ZPz.4,**
- **KDW.3 -** ulica bez nazwy położona w sąsiedztwie terenów: **KU.1, MW.3, ZPz.10,**
- **KDW.4 -** ulica bez nazwy położona w sąsiedztwie terenów: **U.4**, **MW.4**, **KDX.3,**
- **KDW.5 -** ulica bez nazwy położona w sąsiedztwie terenów: **U.8, MW.5,**
- **KDW.6 -** ulica bez nazwy położona wewnątrz terenów: **MWn/MN.3, MWn/MN.4, MWn/MN.5, MWn/MN.6,**
- **KDW.7 -** ulica bez nazwy położona pomiędzy terenami: **MWn/MN.3, MWn/MN.6, ZP.10, ZP.14, KDD.15,**
- **KDW.8 -** ulica bez nazwy położona pomiędzy terenami: **ZP.13, MW.6, KU.2, KDD.14,**
- **KDW.9 -** ulica bez nazwy położona pomiędzy terenami: **ZPz.7, MW.15**, **MW.16, KDD.12,**
- **KDW.10 -** ulica bez nazwy położona pomiędzy terenami: **US.1, U.3**, **KP.1.**

b) tereny obsługi i urządzeń komunikacji przeznaczone pod:

- garaże podziemne, nadziemne dla pojazdów i parkingi terenowe dla pojazdów, oznaczone symbolami: **KU.1, KU.2, KU.4, KU.5, KU.6,**
- nadziemne garaże dla pojazdów i parkingi terenowe dla pojazdów, oznaczony symbolem **KU.3,**
- garaże podziemne dla pojazdów i parkingi terenowe dla pojazdów, oznaczone symbolem: **U/KU.1,**
- garaże podziemne dla pojazdów, nadziemne dla pojazdów i parkingi terenowe dla pojazdów, oznaczone symbolem: **U/KU.2, U/KU.3;**

c) tereny ciągów pieszych, o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępne ciągi piesze, w obrębie których dopuszcza się również lokalizację dróg rowerowych:

- **KDX.1** – teren położony pomiędzy terenami **MN.2, MN.3, MN.6** o szerokości do 3 metrów,
- **KDX.2** – teren położony pomiędzy terenami: **MN.4, MN.5** o szerokości do 3 metrów,
- **KDX.3** – teren położony pomiędzy terenami **U.8, MW.4, MW.5, ZP.11** o szerokości do 5 metrów.
- **KDX.4** – teren położony pomiędzy terenami **KP.2, Uo.2**, **U.4**, o szerokości do 22 metrów.
- **KDX.5** – teren położony pomiędzy terenami **ZP.10, Uo.3, Uo.1**, o szerokości do 13 metrów,
- **KDX.6** – teren położony pomiędzy terenami **ZPz.5**, **MW.11**, **MW.12**, o szerokości do 7 metrów,
- **KDX.7** – teren położony pomiędzy terenami: **MWn/MN.4**, **MWn/MN.5** o szerokości do 3 metrów,
- **KDX.8** – teren położony pomiędzy terenami **MWn/MN.3**, **MWn/MN.4, Uo.3** o szerokości do 11 metrów,

- **KDX.9 -** teren położony pomiędzy terenami **KDX.6**, **MW.12, MW.13**, **ZPz.7**, o szerokości do 7 metrów,
- **KDX.10 -** teren położony pomiędzy terenami **KDD.18**, **KDLT.1, U.1** o szerokości do 9 metrów,
- **KDX.11** - teren położony pomiędzy terenami **KDD.5**, **MN.1, MN.9, ZP.1,** o szerokości do 7 metrów.

2. Rozbudowa istniejącego układu komunikacyjnego obejmie budowę nowych odcinków drogowych w terenach: **KDZ.1, KDZ.2, KDLT.1**, **KDL.3, KDD.16, KDD.19, KDD.20, KDD.23, KDD.24, KDD.28** przebudowę dróg w terenach **KDZ.1, KDZ.2, KDL.3, KDL.5, KDD.27, KDD.20** oraz budowę nowych elementów infrastruktury szynowej w terenach **KDLT.1, KDLT.2.**

3. Nie wyznacza się miejsc zjazdów z dróg publicznych.

4. Dojazdy zapewniające dostęp do dróg publicznych powinny zostać wytyczone w sposób umożliwiający prowadzenie lokalnych sieci uzbrojenia terenu.

5. Oznacza się na rysunku planu przebieg ogólnomiejskiego układu tras rowerowych w terenach **KDGP.1**, **KDZ.1**, **KDZ.2**, **KDLT.1**, **KDL.1**, **KDL.3**, **KDL.5**, **KDD.7, KDD.20, ZP.4, ZP.7, ZP.9, ZP.12, ZP.15. ZP.16.**

6. Dopuszcza się we wszystkich terenach, za wyjątkiem terenów **IT.1**, **G.1, G.2, E.1, E.2, E.3, E.4, E.5** lokalizację innych tras rowerowych, nieoznaczonych na rysunku planu.

7. Dla potrzeb transportu kolejowego są przeznaczone tereny oznaczone symbolami **KK.1, KK.2** (teren zamknięty linii kolejowej nr 8 i nr 95).

8. Realizacja ustaleń planu w zakresie zagospodarowania, użytkowania i utrzymania terenów komunikacji kołowej, transportu publicznego, parkingów, komunikacji pieszej i rowerowej wymaga zapewnienia rozwiązań technicznych dla poruszania się osób ze szczególnymi potrzebami (w tym z dysfunkcją wzroku) oraz rozwiązań technologicznych wspomagających i poprawiających warunki wzrostu drzew i krzewów.

9. Ustala się następujące zasady obsługi parkingowej:

1) określa się minimalną liczbę miejsc parkingowych (postojowych) dla samochodów, wliczając miejsca w garażach, odniesioną odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części - według poniższych wskaźników:

a) budynki w zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej: 2 miejsca na budynek mieszkalny;

b) budynki w zabudowie mieszkaniowej wielorodzinnej: 1,2 miejsca na 1 mieszkanie,

c) hotele: 10 miejsc na 100 pokoi,

d) internaty, domy dziecka: 10 miejsc na 100 łóżek,

e) pensjonaty, domy wypoczynkowe: 20 miejsc na 100 łóżek,

f) domy rencistów: 12 miejsc na 100 łóżek,

g) budynki administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości: 20 miejsc na 1000 m² powierzchni użytkowej,

h) budynki kultury - teatry, kina, sale koncertowe: 25 miejsc na 100 widzów (miejsc siedzących),

i) budynki kultu religijnego: 10 miejsc na 100 uczestników (jednocześnie),

j) budynki oświaty: 20 miejsc na 100 zatrudnionych,

k) budynki opieki zdrowotnej: 30 miejsc na 100 łóżek,

l) budynki opieki społecznej i socjalnej: 20 miejsc na 100 zatrudnionych,

m) budynki obsługi bankowej: 20 miejsc na 100 zatrudnionych,

n) obiekty handlu - 2000 m² pow. sprzedaży i niżej: 30 miejsc na 1000 m² pow. sprzedaży,

o) budynki gastronomii: 25 miejsc na 100 miejsc konsumpcyjnych,

p) budynki innych usług: 20 miejsc na 100 zatrudnionych,

q) budynki biur: 30 miejsc na 1000 m² powierzchni użytkowej,

r) zakłady produkcyjne: 30 miejsc na 100 zatrudnionych,

s) obiekty sportowe lokalne - korty tenisowe, baseny, boiska, itp.: 30 miejsc na 100 użytkowników (jednocześnie);

2) utrzymuje się dotychczasową liczbę miejsc parkingowych (postojowych) w przypadku zamiaru wykonywania robót budowlanych w istniejących budynkach, polegających na:

a) remoncie lub przebudowie niezwiązanej ze zmianą sposobu użytkowania obiektu budowlanego, o ile nie spowoduje to zwiększenia liczby samodzielnych lokali mieszkalnych,

b) termomodernizacji,

c) lokalizacji pochylni i ramp dla osób ze szczególnymi potrzebami, szybów windowych i klatek schodowych zewnętrznych,

d) rozbudowie, o ile nie spowoduje to zwiększenia ilości samodzielnych lokali mieszkaniowych,

3) w ramach miejsc parkingowych (postojowych) określonych w pkt 1 lit. b-s nakazuje się zapewnienie stanowisk na kartę parkingową - min. 4% liczby miejsc postojowych przeznaczonych dla danego obiektu i nie mniej niż 1 stanowisko;

4) określa się minimalną liczbę stanowisk postojowych dla rowerów, wliczając miejsca wewnątrz obiektów, odniesioną odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części - według poniższych wskaźników:

a) budynki mieszkalne w zabudowie wielorodzinnej: 0,5 miejsca na 1 mieszkanie,

b) hotele: 20 miejsc na 100 pokoi,

c) pensjonaty, domy wypoczynkowe: 15 miejsc na 100 łóżek,

d) budynki administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości: 10 miejsc na 1000 m² powierzchni użytkowej,

e) budynki kultury - teatry, kina, sale koncertowe: 5 miejsc na 100 widzów (miejsc siedzących),

f) budynki opieki zdrowotnej: 5 miejsc na 100 łóżek,

g) budynki handlu - 2000 m² pow. sprzedaży i niżej: 10 miejsc na 1000 m² powierzchni sprzedaży,

h) budynki gastronomii: 10 miejsc na 100 miejsc konsumpcyjnych,

i) budynki innych usług: 5 miejsc na 100 zatrudnionych,

j) budynki biur: 10 miejsc na 1000 m² powierzchni użytkowej,

k) obiekty sportowe lokalne - korty tenisowe, baseny, boiska, itp.: 5 miejsc na 100 użytkowników (jednocześnie);

5) miejsca parkingowe (postojowe) i stanowiska postojowe dla rowerów dla potrzeb danego obiektu nakazuje się lokalizować i bilansować w obrębie działki budowlanej objętej projektem zagospodarowania terenu do decyzji administracyjnej lub zgłoszeniem;

6) dopuszcza się lokalizowanie dodatkowych, poza bilansem (ponad wymagania określone w pkt 1 i 4), miejsc parkingowych (postojowych) oraz stanowisk postojowych dla rowerów w obrębie terenów dróg publicznych - dojazdowych i lokalnych, jako pasów i zatok postojowych, lub na wydzielonych terenach, dla których dopuszczone jest przeznaczenie na parkingi i garaże.

10. Ustala się następujące sposoby realizacji miejsc parkingowych (postojowych):

1) zakaz lokalizacji naziemnych miejsc parkingowych (postojowych) w terenach oznaczonych symbolami: **ZP.1**, **ZP.2, ZP.3, ZP.4, ZP.5, ZP.6, ZP.7, ZP.8, ZP.9, ZP.10, ZP.11**, **ZP.12, ZP.13, ZP.14, ZP.15, ZP.16, ZPz.1, ZPz.2**, **ZPz.3**, **ZPz.4**, **ZPz.5, ZPz.6, ZPz.7**, **ZPz.8, ZPz.9, ZPz.10, IT.1**, **G.1, G.2, E.1, E.2, E.3, E.4, E.5, KDGP.1, KDZ.1, KDZ.2, KDLT.1, KDLT.2, KDD.8, KDD.9, KDD.11, KDD.13, KDD.20, KDD.25 KDX.1, KDX.2, KDX.3, KDX.4, KDX.5, KDX.6, KDX.7, KDX.8, KDX.9, KDX.10, KDX.11**, **KP.1, KP.2, WS.1, WS.2 oraz w** strefie zieleni osiedlowej, strefie zieleni w ramach terenów inwestycyjnych;

2) w terenach i strefach innych niż wymienione w pkt 1, w tym w sterefie miejsc postojowych nakazuje się realizację naziemnych miejsc parkingowych (postojowych);

3) dopuszcza się realizację miejsc parkingowych (postojowych) jako:

   a) garaży podziemnych w terenach **MN.1**, **MN.8, MN.9**, **MW.9, MWn.1, MWn.2, MWn.3, MW.14, MW.16, MW.17, MW.18, MW.19, MWn/MN.1, MWn/MN.2, MWn/MN.3, MWn/MN.4, MWn/MN.5, MWn/MN.6, MWn/MN.7, MWn/MN.8, MWn/MN.9, MWn/MN.10, MWn/MNi.1, MWn/MNi.2, MN/MWni.1, MWn/MNi.2, MN/MWni.2, MWi/U.1, MWi/U.2, MW/U.2, MW/U.3, MW/U.4, MW/U.5, MW/U.6, MW/U.7, MW/U.8, U/MN.1, U/MN.2, U/MN.3, U/MNi.1, U/MNi.2, U.4, U.5, U.6, U.7, U.12, U.13, U.14, U.15, U.17, KU.1, KU.2, U/KU.1, U/KU.2, U/KU.3, KP.1, KP.2, Uo.1**, **Uo.2, US.1, US.2**;

   b) garaży nadziemnych w tym wolnostojących w terenach oznaczonych symbolami: **MN.1, MN.2, MN.8, MN.9, MWn/MN.1**, **MWn/MN.2, MWn/MN.3, MWn/MN.4, MWn/MN.5, MWn/MN.6, MWn/MN.7, MWn/MN.8, MWn/MN.9, MWn/MNi.1, MWn/MNi.2, MN/MWni.1, MN/MWni.2, ZPz.1;**

   c) wielopoziomowych garaży nadziemnych, nadziemnych i podziemnych w jednej bryle budynku, w tym budynków garażowych wolnostojących, w terenach oznaczonych symbolami: **U.4**, **U.5**, **U.6**, **U.7, U.13**, **U.14**, **U.16, U.17, U.18, Uo.3, U/KU.1, U/KU.2, U/KU.3, MWi/U.1, MW/U.2, MW/U.6, MW/U.8**.

11. Ustala się następujące zasady obsługi obszaru komunikacją zbiorową:

1) obszar planu znajduje się w zasięgu obsługi przez istniejące linie autobusowe, obsługujące przystanki zlokalizowane przy Alei 29 Listopada, ul. Opolskiej, ul. Józefa Mackiewicza, ul. Siewnej, ul. Bociana;

2) północna część obszaru będzie się znajdować w zasięgu obsługi linii tramwajowej w ciągu ul. Henryka Pachońskiego, ul. Siewnej, ul. Bociana;

3) południowa część obszaru znajduje się w zasięgu obsługi planowanego przystanku kolejowego (zlokalizowanego poza granicami planu).

Wysokość stawki procentowej

§ 16. Stawkę procentową służącą naliczaniu opłaty z tytułu wzrostu wartości nieruchomości w związku z uchwaleniem planu, ustala się dla wszystkich terenów objętych granicami planu w wysokości **30%**.

ROZDZIAŁ III
USTALENIA SZCZEGÓŁOWE

Przeznaczenie terenów, parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów

§ 17. 1. W przeznaczeniu poszczególnych terenów mieści się zieleń towarzysząca oraz obiekty i urządzenia budowlane:

1) obiekty i urządzenia budowlane infrastruktury technicznej, za wyjątkiem stacji elektroenergetycznych 110 KV/SN i większych;

2) dojścia piesze, trasy rowerowe;

3) dojazdy niewyznaczone na rysunku planu w tym w terenach **ZPz.7, ZPz.8, ZP.7**, zapewniające skomunikowanie terenu działki z drogami publicznymi;

4) urządzenia ochrony przed hałasem w formie zielonych ekranów akustycznych od strony zabudowy mieszkaniowej w terenach usługowych oznaczonych symbolami: **U.12**, **U.13**, **U.15**, **U.14**, **U.16**;

5) budowle ziemne w formie wałów ziemnych o przeznaczeniu przeciwhałasowym obsadzone krzewami od strony dróg publicznych, w terenach zieleni urządzonej: **ZP.2, ZP.3, ZP.4, ZP.5, ZP.6, ZP.7, ZP.8, ZP.9, ZP.10, ZP.11**, **ZP.12, ZP.13, ZP.14, ZP.15, ZP.16, ZPz.1, ZPz.2, ZPz.3, ZPz.4, ZPz.5, ZPz.6, ZPz.7, ZPz.8. ZPz.9, ZPz.10;**

6) miejsca parkingowe (postojowe), zgodnie z zapisami zawartymi w § 15 ust. 9 i 10;

7) wiaty o maksymalnej wysokości 5 m, z wyłączeniem terenów: dróg publicznych, dróg wewnętrznych, ciągów pieszych, obsługi i urządzeń komunikacji, z zastrzeżeniem § 49 ust. 3, pkt 2;

8) altany o maksymalnej wysokości 5 m, z wyłączeniem terenów: dróg publicznych, dróg wewnętrznych, ciągów pieszych, obsługi i urządzeń komunikacji.

§ 18. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej**, oznaczone symbolami: **MW.1**, **MW.9, MW.12**, **MW.13, MW.14** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi.

2. Jako przeznaczenie uzupełniające w terenach oznaczonych symbolami **MW.12**, **MW.13**, ustala się możliwość lokalizacji funkcji usługowej w parterach budynków mieszkalnych wielorodzinnych.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenów: **MW.1, MW.9**:

a) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

b) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,18 – 2,0,

c) maksymalną wysokość zabudowy 38 m;

2) dla terenów: **MW.12, MW.13, MW.14**:

a) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

b) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,16 – 2,0,

c) maksymalną wysokość zabudowy 38 m.

§ 19. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej**, oznaczone symbolami: **MW.2**, **MW.3**, **MW.4, MW.5, MW.6**, **MW.10, MW.11**, **MW.15** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi.

2. Jako przeznaczenie uzupełniające w terenach oznaczonych symbolami **MW.3**, **MW.4, MW.5,** ustala się możliwość lokalizacji funkcji usługowej w parterach budynków mieszkalnych wielorodzinnych.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenów: **MW.2, MW.3, MW.10, MW.11**:

a) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

b) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,16 – 1,0,

c) maksymalną wysokość zabudowy 18 m;

2) dla terenów: **MW.4**, **MW.5, MW.6, MW.15**:

a) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

b) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,25 – 1,2,

c) maksymalną wysokość zabudowy 18 m.

§ 20. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej**, oznaczone symbolem: **MW.7**, **MW.8, MW.16**, **MW.17**, **MW.18, MW.19** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi.

2. Jako przeznaczenie uzupełniające w terenach oznaczonych symbolami **MW.16**, **MW.17, MW.18** dopuszcza się możliwość lokalizacji funkcji usługowej w parterach budynków mieszkalnych wielorodzinnych.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenu: **MW.7**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 25 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,25 – 1,6,

d) maksymalną wysokość zabudowy 18 m;

2) dla terenu: **MW.8**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 25 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,25 – 1,6,

d) maksymalną wysokość zabudowy w strefie zmiany wysokości: 25 m, a poza strefą zmiany wysokości: 18 m.

3) dla terenów: **MW.16, MW.17, MW.18**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 1,8,

d) maksymalną wysokość zabudowy 18 m;

4) dla terenu: **MW.19**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 25%,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,25 – 1,1,

d) maksymalną wysokość zabudowy 23 m;

§ 21. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności**, oznaczone symbolem: **MWn.1, MWn.2, MWn.3** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi niskiej intensywności.

2. Jako przeznaczenie uzupełniające w terenach oznaczonych symbolami: **MWn.1, MWn.2, MWn.3** dopuszcza się możliwość lokalizacji funkcji usługowej w parterach budynków mieszkalnych wielorodzinnych.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenu **MWn.1:**

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60 %,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 2,0,

d) maksymalną wysokość zabudowy 13 m;

2) dla terenów: **MWn.2, MWn.3**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 1,4,

e) maksymalną wysokość zabudowy 13 m.

§ 22. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności lub zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej**, oznaczone symbolem: **MWn/MN.1**, **MWn/MN.2**, **MWn/MN.3, MWn/MN.4**, **MWn/MN.5**, **MWn/MN.6, MWn/MN.7**, **MWn/MN.8**, **MWn/MN.9, MWn/MN.10** o podstawowym przeznaczeniu pod:

1) zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi niskiej intensywności;

2) zabudowę budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi.

2. Jako przeznaczenie uzupełniające w terenach oznaczonych symbolami **MWn/MN.1**, **MWn/MN.2**, **MWn/MN.3, MWn/MN.4**, **MWn/MN.5**, **MWn/MN.6, MWn/MN.7**, **MWn/MN.8**, **MWn/MN.9, MWn/MN.10** dopuszcza się możliwość lokalizacji funkcji usługowej w parterach budynków mieszkalnych wielorodzinnych.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenów **MWn/MN.1, MWn/MN.7**, **MWn/MN.8, MWn/MN.9**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 1,2,

d) maksymalną wysokość zabudowy 13 m;

2) dla terenu: **MWn/MN.2**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 35 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,35 – 1,4,

d) maksymalną wysokość zabudowy 13 m;

3) dla terenów: **MWn/MN.3, MWn/MN.4, MWn/MN.5, MWn/MN.6**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 1,1,

d) maksymalną wysokość zabudowy 13 m;

4) dla terenu **MWn/MN.10:**

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60 %,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 2,0,

d) maksymalną wysokość zabudowy 13 m.

4. W wyznaczonym terenie **MWn/MN.1** znajduje się obiekt ujęty w gminnej ewidencji zabytków, oznaczony na rysunku planu symbolem (**E.3**) pod adresem ul. Bursztynowa 16, którego ochronę uwzględnia się i określa, zgodnie z § 10 ust. 1 i 2, z uwzględnieniem następujących ustaleń:

1) nakaz ochrony bryły i gabarytów budynku;

2) nakaz ochrony kształtu dachu naczółkowego, w tym kąta nachylenia dachu;

3) nakaz ochrony drewnianej elewacji budynku w tym artykulacji, dekoracji i kompozycji;

4) nakaz zachowania pokrycia dachu dachówką ceramiczną marsylską;

5) nakaz zachowania historycznej formy oraz podziałów stolarki okiennej i drzwiowej;

6) dopuszczenie doświetlenia pomieszczeń poddasza użytkowego za pomocą okien połaciowych;

7) nakaz lokalizacji okien połaciowych w osiach okien niższej kondygnacji lub symetrycznie.

§ 23. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności lub istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej**, oznaczone symbolami **MWn/MNi.1, MWn/MNi.2** o podstawowym przeznaczeniu pod:

1) zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi niskiej intensywności;

2) zabudowę budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi.

2. Jako przeznaczenie uzupełniające dopuszcza się możliwość lokalizacji funkcji usługowej w parterach budynków mieszkalnych wielorodzinnych.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

3) dla terenu: **MWn/MNi.1:**

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 1,2,

d) maksymalną wysokość zabudowy 13 m.

4) dla terenu: **MWn/MNi.2:**

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 20 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60 %,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,20 - 0,5,

d) maksymalną wysokość zabudowy 10 m, z zastrzeżeniem że dla budynków gospodarczych i garaży: 5 m.

§ 24. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej niskiej intensywności z usługami**, oznaczone symbolami: **MWn/U.1, MWn/U.2, MWn/U.3** o podstawowym przeznaczeniu pod:

1) zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi niskiej intensywności;

2) zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi niskiej intensywności z usługami wbudowanymi;

3) zabudowę budynkami usługowymi.

2. Usługi w budynkach o których mowa w ust. 1 pkt 2 należy lokalizować na pierwszych dwóch kondygnacjach.

3. Nakaz lokalizacji lokali o funkcji usługowej w parterach budynków o których mowa w ust. 1 pkt 2 – w udziale nie mniejszym niż 50% powierzchni użytkowej parteru – położonych w terenach oznaczonych na rysunku planu symbolami.

4. Zakaz realizacji funkcji usługowych w zakresie:

1) centrów i baz logistycznych;

2) myjni samochodów;

3) salonów sprzedaży pojazdów;

4) stacji obsługi pojazdów lub warsztatów samochodowych;

5) składów i magazynów nie stanowiących części budynku usług handlu;

6) handlu hurtowego.

5. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 35 %,

2) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

3) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,35 – 1,2,

4) maksymalną wysokość zabudowy 13 m,

5) maksymalną wysokość zabudowy dla budynków usługowych: 10 m,

6) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych;

7) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 10% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

8) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji.

§ 25. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami**, oznaczone symbolami: **MW/U.1, MW/U.2, MW/U.3, MW/U.4, MW/U.5, MW/U.6, MW/U.7, MW/U.8** o podstawowym przeznaczeniu pod:

1) zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi;

2) zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi z usługami wbudowanymi;

3) zabudowę budynkami usługowymi.

2. Usługi w budynkach o których mowa w ust. 1 pkt 2 należy lokalizować na pierwszych dwóch kondygnacjach.

3. Nakaz lokalizacji lokali o funkcji usługowej w parterach budynków o których mowa w ust. 1 pkt 2 – w udziale nie mniejszym niż 50% powierzchni użytkowej parteru – położonych w terenach oznaczonych na rysunku planu symbolami **MW/U.1**, **MW/U.2**, **MW/U.3**, **MW/U.4**, **MW/U.8**.

4. Zakaz realizacji funkcji usługowych w zakresie:

1) centrów i baz logistycznych;

2) myjni samochodów;

3) salonów sprzedaży pojazdów;

4) stacji obsługi pojazdów lub warsztatów samochodowych;

5) składów i magazynów nie stanowiących części budynku usług handlu;

6) handlu hurtowego.

5. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenu **MW/U.1**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 40 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,4 – 1,9,

d) maksymalną wysokość zabudowy 16 m.

2) dla terenu **MW/U.2:**

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30%,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 1,8,

d) maksymalną wysokość zabudowy poza strefą zmiany wysokości: 25 m, z zastrzeżeniem że dla: budynków usługowych: 16,0 m,

e) maksymalną wysokość zabudowy istniejącej w strefie zmiany wysokości: 65 m, z zastrzeżeniem że dla budynków mieszkalnych wielorodzinnych oraz budynków mieszkalnych wielorodzinnych z usługami wbudowanymi: 25,0 m,

f) maksymalną wysokość zabudowy w strefie i poza strefą zmiany wysokości dla budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 10 m,

3) dla terenów: **MW/U.3, MW/U.4, MW/U.5**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 35 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,35 – 1,8,

d) maksymalną wysokość zabudowy 18 m,

e) maksymalną wysokość zabudowy dla budynków usługowych: 15 m,

f) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych;

g) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 10% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

h) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji;

4) dla terenu: **MW/U.6:**

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 35%,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,35 – 2,8,

d) maksymalną wysokość zabudowy: 25 m, z zastrzeżeniem, że dla budynków usługowych: 16,0 m,

e) maksymalną wysokość zabudowy budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 10 m,

f) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych,

g) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 30% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

h) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji;

5) dla terenu: **MW/U.7:**

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 35%,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,2 – 1,4,

d) maksymalną wysokość zabudowy w strefie zmiany wysokości: 42 m, z zastrzeżeniem, że dla budynków usługowych: 16,0 m,

e) maksymalną wysokość zabudowy poza strefą zmiany wysokości: 23 m, z zastrzeżeniem że dla budynków usługowych: 16,0 m,

f) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych,

g) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 10% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

h) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji;

6) dla terenu **MW/U.8:**

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 35 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,35 – 2,8,

d) maksymalną wysokość zabudowy 23 m, z zastrzeżeniem że dla:

- budynków usługowych: 16,0 m,

- budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 10 m,

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych,

f) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 20% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

6. W wyznaczonym terenie **MW/U.1** znajduje się obiekt ujęty w gminnej ewidencji zabytków, oznaczony na rysunku planu symbolem (E.1) pod adresem ul. Legnicka 26 którego ochronę uwzględnia się i określa, zgodnie z § 10 ust. 1 i 2, z uwzględnieniem następujących ustaleń:

1) nakaz ochrony bryły i gabarytów budynku;

2) nakaz ochrony kształtu dachu, w tym kąta nachylenia dachu;

3) nakaz ochrony elewacji budynku w tym artykulacji, dekoracji i kompozycji;

4) nakaz zachowania historycznej formy oraz podziałów stolarki okiennej i drzwiowej;

5) nakaz zachowania pokrycia dachu z dachówki ceramicznej marsylskiej w kolorze naturalnej czerwieni oraz pokrycia z blachy płaskiej łączonej tradycyjnie na rąbek stojący znajdującego się na daszku nad ryzalitem wejściowym po stronie południowej budynku;

6) nakaz lokalizacji okien połaciowych w osiach okien niższej kondygnacji lub symetrycznie.

7) nakaz przywrócenia historycznych gzymsów kordonowych.

§ 26. 1. Wyznacza się **Tereny istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami**, oznaczone symbolami: **MWi/U.1, MWi/U.2** o podstawowym przeznaczeniu pod:

1) zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi;

2) zabudowę budynkami usługowymi.

2. Zakaz realizacji funkcji usługowych w zakresie:

1) centrów i baz logistycznych;

2) myjni samochodów;

3) salonów sprzedaży pojazdów;

4) stacji obsługi pojazdów lub warsztatów samochodowych;

5) składów i magazynów nie stanowiących części budynku usług handlu;

6) handlu hurtowego.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenu **MWi/U.1**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 35 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 3,0,

d) maksymalną wysokość zabudowy 25 m, z zastrzeżeniem że dla budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 10,0 m;

2) dla terenu **MWi/U.2**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 3,0,

d) maksymalną wysokość zabudowy 40 m, z zastrzeżeniem że dla budynków mieszkalnych wielorodzinych: 12,0 m.

§ 27. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z istniejącą zabudową mieszkaniową wielorodzinną niskiej intensywności** oznaczone symbolami **MN/MWni.1, MN/MWni.2** o podstawowym przeznaczeniu pod:

1) zabudowę budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi;

2) zabudowę budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi niskiej intensywności.

2. Jako przeznaczenie uzupełniające dopuszcza się możliwość lokalizacji funkcji usługowej w parterach budynków mieszkalnych wielorodzinnych.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60%;

2) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,35 – 1,1;

3) maksymalną wysokość zabudowy 9 m, z zastrzeżeniem że dla budynków gospodarczych i garaży: 6 m.

§ 28. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy usługowej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną**, oznaczone symbolami: **U/MN.1, U/MN.2, U/MN.3** o podstawowym przeznaczeniu pod:

1) zabudowę budynkami usługowymi;

2) zabudowę budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi.

2. Zakaz realizacji funkcji usługowych w zakresie:

1) centrów i baz logistycznych;

2) myjni samochodów;

3) salonów sprzedaży pojazdów;

4) stacji obsługi pojazdów lub warsztatów samochodowych;

5) składów i magazynów nie stanowiących części budynku usług handlu;

6) handlu hurtowego.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%;

2) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,25 – 2,0;

3) maksymalną wysokość zabudowy 13 m, z zastrzeżeniem że dla budynków gospodarczych i garaży: 6 m;

4) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych;

5) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 10% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w pkt 1;

6) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji.

§ 29. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy usługowej z istniejącą zabudową mieszkaniową jednorodzinną**, oznaczone symbolami: **U/MNi.1, U/MNi.2** o podstawowym przeznaczeniu pod:

1) zabudowę budynkami usługowymi;

2) zabudowę budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi.

2. Zakaz realizacji funkcji usługowych w zakresie:

1) centrów i baz logistycznych;

2) myjni samochodów;

3) salonów sprzedaży pojazdów;

4) stacji obsługi pojazdów lub warsztatów samochodowych;

5) składów i magazynów nie stanowiących części budynku usług handlu;

6) handlu hurtowego.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego dla zabudowy mieszkaniowej: 50%;

2) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego dla zabudowy usługowej: 20%;

3) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,2– 1,6;

4) maksymalną wysokość zabudowy 16 m, z zastrzeżeniem że dla:

a) budynków mieszkalnych jednorodzinnych: 12 m,

b) budynków gospodarczych i garaży: 6 m;

5) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych;

6) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 10% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w pkt 2;

7) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji.

§ 30. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej**, oznaczone symbolami: **MN.1, MN.8, MN.9** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną w układzie wolnostojącym lub bliźniaczym.

2. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenów: **MN.1, MN.9**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 35 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60 %,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,35 - 0,8,

d) maksymalną wysokość zabudowy 9 m, z zastrzeżeniem że dla budynków gospodarczych i garaży: 5 m;

2) dla terenu **MN.8**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 25 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60 %,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,25 - 0,8,

d) maksymalną wysokość zabudowy 9 m, z zastrzeżeniem że dla budynków gospodarczych i garaży: 5 m;

§ 31. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej**, oznaczone symbolami: **MN.2, MN.3, MN.4, MN.5, MN.6, MN.7** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną w układzie szeregowym.

2. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenów: **MN.2, MN.7**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %;

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60 %;

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3-1,0;

d) maksymalną wysokość zabudowy 13 m,

2) dla terenu: **MN.3**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %;

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60 %;

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3-0,8;

d) maksymalną wysokość zabudowy 11 m.

3) dla terenów: **MN.4, MN.5, MN.6:**

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %;

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60 %;

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3-1,0;

d) maksymalną wysokość zabudowy w strefie zmiany wysokości: 11 m, a poza strefą zmiany wysokości: 13 m.

§ 32. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy usługowej**, oznaczone symbolami: **U.1**, **U.2, U.3, U.4, U.5, U.6, U.7, U.8, U.9, U.10, U.11, U.13, U.15, U.18** o podstawowym przeznaczeniu pod:

1) zabudowę budynkami usługowymi w terenach **U.2, U.3, U.4, U.5, U.6, U.7, U.8, U.9, U.10, U.11, U.13, U.15, U.18**;

2) zabudowę budynkami usługowymi z zakresu wypożyczalni sprzętu rowerowego, kawiarni, cukierni, oranżerii i cieplarni w terenie **U.1**.

2. W terenie **U.13** dopuszcza się lokalizację budynków usługowych z zakresu oświaty, wychowania, kultury, zdrowia, nauki i sportu na 30 % powierzchni terenu.

3. Zakaz realizacji funkcji usługowych w zakresie:

1) centrów i baz logistycznych;

2) myjni samochodów;

3) salonów sprzedaży pojazdów;

4) stacji obsługi pojazdów lub warsztatów samochodowych;

5) składów i magazynów nie stanowiących części budynku usług handlu;

6) handlu hurtowego.

4. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenu **U.1**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 16 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 80%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,1 – 0,16,

d) maksymalną wysokość zabudowy: 5 m,

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych,

f) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 30% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

g) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji;

2) dla terenów: **U.2, U.3**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 40 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,4 – 1,3,

d) maksymalną wysokość zabudowy 10 m, z zastrzeżeniem że dla budynków gospodarczych: 5 m;

3) dla terenu **U.4**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 40 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,4 – 2,6,

d) maksymalną wysokość zabudowy 25 m, z zastrzeżeniem że dla:

- budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 12 m,

- budynków gospodarczych: 5 m,

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków,

f) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 30% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

g) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji;

4) dla terenu **U.5, U.18**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 35 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,35 – 1,3,

d) maksymalną wysokość zabudowy 13 m, z zastrzeżeniem że dla:

- budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 10 m,

- budynków gospodarczych: 6 m,

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych,

f) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 30% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

g) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji;

5) dla terenu **U.6**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 35 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,4 – 1,6,

d) maksymalną wysokość zabudowy 16 m, z zastrzeżeniem że dla:

- budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 10 m,

- budynków gospodarczych: 6 m,

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych,

f) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 30% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

g) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji;

6) dla terenu **U.7**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 40 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20 %,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,2 – 1,3,

d) maksymalną wysokość zabudowy 12 m, z zastrzeżeniem że dla:

- budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 10 m,

- budynków gospodarczych: 6 m;

7) dla terenu **U.8**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 40 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,4 – 1,1,

d) maksymalną wysokość zabudowy: 9 m;

8) dla terenów: **U.9, U.10**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 35%,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 0,7,

d) maksymalną wysokość zabudowy 9 m.

9) dla terenu **U.11**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 65%,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,65 – 3,0,

d) maksymalną wysokość zabudowy: 16 m;

10) dla terenu **U.13**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 45%,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,45 – 2,0,

d) maksymalną wysokość zabudowy 16 m, z zastrzeżeniem że dla:

- budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 10 m,

- budynków gospodarczych: 6 m,

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych,

f) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 40% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

g) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji;

11) dla terenu **U.15**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 40%,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,4 – 2,5,

d) maksymalną wysokość zabudowy 25 m, z zastrzeżeniem że dla budynków gospodarczych: 6 m;

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych,

f) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 40% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

g) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji.

5. W wyznaczonym terenie **U.6** znajduje się obiekt ujęty w gminnej ewidencji zabytków, oznaczony na rysunku planu symbolem (**E.2**) pod adresem ul. Bursztynowa 5, którego ochronę uwzględnia się i określa, zgodnie z § 10 ust. 1 i 2, z uwzględnieniem następujących ustaleń:

1) nakaz ochrony formy architektonicznej budynku, w tym zachowanych fragmentów elewacji w zakresie materiału, kompozycji, artykulacji i dekoracji (budynek murowany, z otynkowanym cokołem i wyższymi kondygnacjami w wątku ceglanym);

2) dopuszczenie nadbudowy istniejącego budynku o dwie kondygnacje i poddasze nieużytkowe z zastrzeżeniem pkt 3 i 4;

3) ustala się maksymalną wysokość bezwzględną dla nadbudowy budynku: 236 m n. p. m;

4) zakaz rozbudowy istniejącego budynku;

5) nakaz stosowania cegły do nadbudowy obiektu, dopasowanej wymiarowo i kolorystycznie do istniejącej, powtarzając rodzaj wiązań murowych;

6) zakaz ocieplenia i tynkowania od zewnątrz istniejącej i nadbudowywanej części budynku z zastrzeżeniem pkt. 7;

7) nakaz odtworzenia otynkowania przyziemia (ściany kondygnacji podziemnej) z zachowaniem pierwotnych parametrów tynku, tj. materiału, grubości, faktury, kolorystyki i profilowania gzymsu kordonowego;

8) nakaz zachowania istniejących otworów okiennych;

9) nakaz lokalizacji okien w nadbudowywanej części obiektu w osiach okien istniejących na pierwszej kondygnacji nadziemnej budynku;

10) nakaz doświetlania kondygnacji otworami okiennymi w ścianach o wymiarach okien istniejących z wykluczeniem okien w ściankach kolankowych poddasza dla których nakazuje się zmniejszenie wysokości o min. 60%;

11) nakaz wprowadzenia doświetlenia poddasza użytkowego i nieużytkowego poprzez okna w ścianach kolankowych poddasza o tej samej szerokości co okna w istniejącej części budynku z zastrzeżeniem pkt 12;

12) dopuszczenie doświetlenia poddasza użytkowego za pomocą okien połaciowych;

13) nakaz zastosowania nadproży okiennych w postaci sklepień łukowatych oraz ceglanych parapetów;

14) nakaz stosowania dachów dwuspadowych o jednakowym kącie nachylenia połaci dachowych w przedziale od 30º do 40º;

15) nakaz pokrycia dachu dachówką ceramiczną marsylską lub blachą płaską łączoną w sposób tradycyjny na rąbek stojący;

16) nakaz zachowania historycznej formy oraz podziałów stolarki okiennej i drzwiowej;

17) dopuszcza się przywrócenie obecnie zamurowanych otworów okiennych lub zastosowanie blend (bez naruszania oryginalnej substancji, z pozostawieniem i wyeksponowaniem oryginalnych obramień).

§ 33. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy usługowej**, oznaczone symbolami: **U.12, U.14, U.16, U.17** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami usługowymi.

2. W terenach o symbolach **U.12, U.14, U.16, U.17** ustala się zakaz realizacji funkcji podlegających ochronie akustycznej.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenu: **U.12**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30%,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 0,9,

d) maksymalną wysokość zabudowy 9 m, z zastrzeżeniem że dla budynków gospodarczych: 6 m,

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych,

f) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 20% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

g) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji;

2) dla terenu: **U.14**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 45 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 40%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 1,2 – 3,8,

d) maksymalną wysokość zabudowy w strefie zmiany wysokości: 16 m, z zastrzeżeniem w lit. f i g,

e) maksymalną wysokość zabudowy poza strefą zmiany wysokości: 30 m, z zastrzeżeniem w lit. f i g,

f) maksymalną wysokość zabudowy w strefie i poza strefą zmiany wysokości dla budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 12 m,

g) maksymalną wysokość zabudowy w strefie i poza strefą zmiany wysokości dla budynków gospodarczych: 6m,

h) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych;

i) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 20% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b.

3) dla terenów: **U.16, U.17**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 45 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 30%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 1,2 – 3,8,

d) maksymalną wysokość zabudowy w strefie zmiany wysokości: 20 m, z zastrzeżeniem w lit. f i g,

e) maksymalną wysokość zabudowy poza strefą zmiany wysokości: 30 m, z zastrzeżeniem w lit. f i g,

f) maksymalną wysokość zabudowy w strefie i poza strefą zmiany wysokości dla budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 12 m,

g) maksymalną wysokość zabudowy w strefie i poza strefą zmiany wysokości dla budynków gospodarczych: 6m,

h) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych,

i) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 40% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

j) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji.

§ 34. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy usługowej z zakresu oświaty, kultury, zdrowia i sportu**, oznaczone symbolami **Uo.1, Uo.2, Uo.3** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami usługowymi z zakresu oświaty, wychowania, kultury, zdrowia i sportu.

2. Jako przeznaczenie uzupełniające dopuszcza się możliwość lokalizacji funkcji usługowej innej niż wskazana w przeznaczeniu podstawowym, w parterach budynków usługowych pod warunkiem, że tego rodzaju usługi nie zajmą więcej niż 5% powierzchni całkowitej budynku usługowego.

3. W ramach wyznaczonego przeznaczenia dopuszcza się terenowe urządzenia sportowo-rekreacyjne.

4. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenów: **Uo.1, Uo.2:**

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 40 %;

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%;

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,4 – 1,2;

d) maksymalną wysokość zabudowy: 15,0 m;

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych;

f) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 60% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w pkt 2;

g) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 10% powierzchni danej elewacji.

2) dla terenu **Uo.3:**

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 0,6,

d) maksymalną wysokość zabudowy: 10 m,

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych;

f) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 40% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,

g) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji.

§ 35. 1. Wyznacza się **Teren zabudowy usługowej, obsługi i urządzeń komunikacji**, oznaczony symbolem **U/KU.1** o podstawowym przeznaczeniu pod:

1) zabudowę budynkami usługowymi, w tym budynków dla obsługi ruchu pasażerskiego;

2) garaże podziemne dla pojazdów;

3) parkingi terenowe dla pojazdów;

4) place miejskie.

2. W ramach wyznaczonego przeznaczenia dopuszcza się:

1) stosowanie przezroczystych przekryć o konstrukcji ażurowej wraz z niezbędną konstrukcją podtrzymującą w formie słupów;

2) lokalizację targowisk;

3) lokalizację urządzeń handlowych na targowiskach.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 40%;

2) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20%;

3) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,4 – 2,9;

4) maksymalną wysokość zabudowy w strefie zmiany wysokości: 30 m, z zastrzeżeniem w pkt 6 i 7;

5) maksymalną wysokość zabudowy poza strefą zmiany wysokości: 16 m, z zastrzeżeniem w pkt 6 i 7;

6) maksymalną wysokość zabudowy w strefie i poza strefą zmiany wysokości dla budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 12 m;

7) maksymalną wysokość zabudowy w strefie i poza strefą zmiany wysokości dla budynków gospodarczych: 6m;

8) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych;

9) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 50% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w pkt 2;

10) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 10% powierzchni danej elewacji.

§ 36. 1. Wyznacza się **Tereny zabudowy usługowej, obsługi i urządzeń komunikacji**, oznaczone symbolami **U/KU.2, U/KU.3** o podstawowym przeznaczeniu pod:

1) zabudowę budynkami usługowymi;

2) garaże nadziemne dla pojazdów;

3) garaże podziemne dla pojazdów;

4) parkingi terenowe dla pojazdów.

2. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenu **U/KU.2**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 40 %;

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20%;

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3– 3,5;

d) maksymalną wysokość zabudowy: 40m, z zastrzeżeniem że dla:

- budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 15 m,

- budynków gospodarczych: 6 m;

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych;

f) nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni – pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 10% powierzchni danej elewacji;

g) wprowadza się zakaz lokalizacji nowych budynków poza wymienionymi w pkt d.

2) dla terenu **U/KU.3**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 40 %;

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20%;

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3– 3,5;

d) maksymalną wysokość zabudowy: 16m, z zastrzeżeniem że dla: budynków wielopoziomowych garaży nadziemnych: 12 m, budynków gospodarczych: 6 m;

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych;

f) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 50% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w pkt 2 lit. b.

g) wprowadza się zakaz lokalizacji nowych budynków poza wymienionymi w pkt d.

§ 37. 1. Wyznacza się **Tereny sportu i rekreacji**, oznaczone symbolami: **US.1, US.2** o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę obiektami i urządzeniami sportu i rekreacji.

2. W terenie oznaczonych symbolem **US.2** dopuszcza się lokalizację zabudowy usługowej z zakresu usług turystycznych.

3. W ramach wyznaczonego przeznaczenia dopuszcza się lokalizację piłkołapów i piłkochwytów.

4. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenów: **US.1, US.2**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30%;

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 40%;

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,3 – 1,4;

d) maksymalną wysokość zabudowy 16 m;

e) nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych;

f) nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 60% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w pkt 1 lit b;

§ 38. 1. Wyznacza się **Tereny zieleni urządzonej**, oznaczone symbolem **ZP.1**, **ZP.2, ZP.3, ZP.4, ZP.5, ZP.6, ZP.7, ZP.8, ZP.9, ZP.10, ZP.11**, **ZP.12, ZP.13, ZP.14, ZP.15, ZP.16** o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park.

2. W terenach oznaczonych symbolami **ZP.4, ZP.6, ZP.13** dopuszcza się lokalizację obiektów budowlanych obsługujących tereny zieleni, takie jak: budynki toalet, wypożyczalnie sprzętu sportowego, kawiarnie, cukiernie.

3. W ramach wyznaczonego przeznaczenia dopuszcza się:

1) ciągi piesze oraz trasy rowerowe;

2) terenowe urządzenia sportowo-rekreacyjne, z zastrz. ust. 4;

3) urządzone zbiorniki wodne– stawy, oczka wodne.

4. W terenie oznaczonym symbolem **ZP.1** nakaz realizacji urządzeń sportowo – rekreacyjnych trwale związanych z podłożem.

5. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania, ustala się:

1) dla terenów: **ZP.4, ZP.6, ZP.13:**

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 15%,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 70%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,15 – 0,20,

d) maksymalną wysokość zabudowy: 4 m.

2) dla terenów: **ZP.1, ZP.2, ZP.3, ZP.5, ZP.7, ZP.8, ZP.9, ZP.10, ZP.11, ZP.12, ZP.14, ZP.15, ZP.16**:

a) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 80%,

b) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,005 – 0,01,

c) maksymalną wysokość zabudowy: 4,0 m.

§ 39. 1. Wyznacza się **Tereny zieleni urządzonej**, oznaczone symbolem **ZPz.1, ZPz.2**, **ZPz.3**, **ZPz.4**, **ZPz.5, ZPz.6, ZPz.7**, **ZPz.8, ZPz.9, ZPz.10** o podstawowym przeznaczeniu pod skwery, zieleńce, zieleń izolacyjną.

2. W terenie oznaczonym symbolem **ZPz.9** dopuszcza się lokalizację obiektów mostowych – kładek dla pieszych

3. W terenie oznaczonym symbolem **ZPz.1** dopuszcza się lokalizację garaży nadziemnych dla pojazdów i parkingów terenowych dla pojazdów w strefie miejsc postojowych.

4. W ramach wyznaczonego przeznaczenia dopuszcza się:

1) ciągi piesze oraz trasy rowerowe;

2) terenowe urządzenia sportowo-rekreacyjne;

3) urządzone zbiorniki wodne– stawy, oczka wodne;

5. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów ustala się:

1) dla terenu: **ZPz.1:**

a) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60 %;

b) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,30 - 0,6;

c) maksymalną wysokość zabudowy: 6 m;

d) maksymalną wysokość zabudowy w zakresie infrastruktury technicznej: 14 m.

2) dla terenów: **ZPz.2**, **ZPz.3**, **ZPz.4**, **ZPz.5, ZPz.6, ZPz.7**, **ZPz.8, ZPz.9, ZPz.10:**

a) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 65%;

b) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,005 – 0,01;

c) maksymalną wysokość zabudowy w zakresie infrastruktury technicznej: 14 m.

§ 40. 1. **Wyznacza się Tereny wód powierzchniowych śródlądowych,** oznaczone symbolami: **WS.1, WS.2** o podstawowym przeznaczeniu pod wody powierzchniowe śródlądowe – potok Bibiczanka wraz z obudową biologiczną.

2. Dopuszcza się lokalizację:

1) urządzeń hydrotechnicznych;

2) urządzeń i obiektów przeciwpowodziowych;

3) przepustów;

4) budowli służących ochronie ptactwa wodnego;

5) pomostów.

3. W zakresie zagospodarowania terenu, ustala się:

1) nakaz zachowania ciągłości przepływu;

2) zakaz lokalizacji budynków;

3) dopuszczenie uregulowania i umocnienia linii brzegowych z zastosowaniem wyłącznie faszyny, drewna i kamienia naturalnego (w tym koszy siatkowo-kamiennych);

4) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 90 %;

5) maksymalną wysokość zabudowy: 5m.

§ 41. 1. Wyznacza się **Tereny obsługi i urządzeń komunikacji**, oznaczony symbolem **KU.1, KU.2, KU.4, KU.5, KU.6** o podstawowym przeznaczeniu pod garaże podziemne, nadziemne dla pojazdów i parkingi terenowe dla pojazdów.

2. W ramach wyznaczonego przeznaczenia dopuszcza się stosowanie przezroczystych przekryć o konstrukcji ażurowej wraz z niezbędną konstrukcją podtrzymującą w formie słupów.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, ustala się:

1) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50 %;

2) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,5 – 1,5;

3) maksymalną wysokość zabudowy: 14 m;

§ 42. 1. Wyznacza się **Teren obsługi i urządzeń komunikacji**, oznaczony symbolem **KU.3** o podstawowym przeznaczeniu pod garaże nadziemne dla pojazdów i parkingi terenowe dla pojazdów.

2. W ramach wyznaczonego przeznaczenia dopuszcza się stosowanie przezroczystych przekryć o konstrukcji ażurowej wraz z niezbędną konstrukcją podtrzymującą w formie słupów.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, ustala się:

1) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60 %;

2) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,30 - 0,8;

3) maksymalną wysokość zabudowy 6 m.

§ 43. 1. Wyznacza się **Teren placu** oznaczony symbolem **KP.1** o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny plac miejski.

2. W ramach wyznaczonego przeznaczenia dopuszcza się lokalizację:

1) placów zabaw;

2) terenowych urządzeń sportu i rekreacji.

3. W zakresie zasad zagospodarowania terenu ustala się:

1) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 30 %;

2) maksymalną powierzchnię obiektów wymienionych w ust. 2: 30 % powierzchni terenu.

§ 44. 1. Wyznacza się **Teren placu**, oznaczony symbolem **KP.2**, o podstawowym przeznaczeniu pod plac.

2. W ramach wyznaczonego przeznaczenia dopuszcza się lokalizację:

1) placów zabaw;

2) terenowych urządzeń sportu i rekreacji.

3. W zakresie zasad zagospodarowania terenu ustala się:

1) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20 %;

2) maksymalną powierzchnię obiektów wymienionych w ust. 2: 20 % powierzchni terenu.

§ 45. 1. Wyznacza się **Tereny infrastruktury technicznej - elektroenergetyka**, oznaczone symbolami **E.1, E.2, E.3, E.4, E.5** o podstawowym przeznaczeniu pod lokalizację obiektów i urządzeń budowlanych z zakresu infrastruktury elektroenergetycznej.

2. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, ustala się:

1) dla terenu **E.2**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 70 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,2 – 0,5,

d) maksymalną wysokość zabudowy: 3,0 m.

2) dla terenów **E.1, E.3, E.4, E.5**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 60 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 30%,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,2 – 0,5,

d) maksymalną wysokość zabudowy: 3,0 m.

§ 46. 1. Wyznacza się **Tereny infrastruktury technicznej - gazownictwo**, oznaczone symbolami **G.1, G.2** o podstawowym przeznaczeniu pod lokalizację obiektów i urządzeń budowlanych z zakresu infrastruktury gazownictwa.

2. W terenie oznaczonym symbolem **G.2** dopuszcza się lokalizację budynków usługowych niezbędnych do obsługi terenu.

3. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, ustala się:

1) dla terenu: **G.1**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 20 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 80 %,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,01 – 0,6,

d) maksymalną wysokość zabudowy: 4 m;

2) dla terenu: **G.2**:

a) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 50 %,

b) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20 %,

c) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,5 – 1,4,

d) maksymalną wysokość zabudowy: 14 m.

§ 47. 1. Wyznacza się **Teren infrastruktury technicznej**, oznaczony symbolem **IT.1** o podstawowym przeznaczeniu pod lokalizację obiektów i urządzeń budowlanych z zakresu infrastruktury technicznej.

2. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, ustala się:

1) maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 40 %;

2) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60%;

3) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,4 – 0,7;

4) maksymalną wysokość zabudowy: 14,0 m.

§ 48. 1. Wyznacza się **Tereny komunikacji**, z podziałem na:

1) **Tereny dróg publicznych**, o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne:

   a) klasy głównej ruchu przyspieszonego, oznaczony symbolem: **KDGP.1**,

   b) klasy zbiorczej, oznaczony symbolem: **KDZ.1,**

   c) klasy zbiorczej, oznaczony symbolem: **KDZ.2,**

   d) klasy lokalnej z torowiskiem tramwajowym, oznaczone symbolami: **KDLT.1**, **KDLT.2,**

   e) klasy lokalnej, oznaczone symbolami: **KDL.1**, **KDL.2, KDL.3**, **KDL.4, KDL.5,**

   f) klasy dojazdowej z torowiskiem tramwajowym, oznaczony symbolem **KDDT.1,**

   g) klasy dojazdowej, oznaczone symbolami: **KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6, KDD.7, KDD.8, KDD.9, KDD.10, KDD.11, KDD.12, KDD.13, KDD.14, KDD.15, KDD.16, KDD.17, KDD.18, KDD.19, KDD.20, KDD.21, KDD.22, KDD.23, KDD.24, KDD.25, KDD.26, KDD.27, KDD.28;**

2) **Tereny dróg wewnętrznych**, o podstawowym przeznaczeniu pod drogi wewnętrzne, oznaczone symbolami: **KDW.1**, **KDW.2**, **KDW.3**, **KDW.4**, **KDW.5, KDW.6, KDW.7, KDW.8, KDW.9, KDW.10;**

3) **Tereny ciągów pieszych**, o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępne ciągi piesze, oznaczone symbolami: **KDX.1, KDX.2, KDX.3, KDX.4, KDX.5, KDX.6, KDX.7, KDX.8, KDX.9, KDX.10, KDX.11.**

2. Tereny dróg publicznych przeznaczone są pod budowle drogowe, wraz z przynależnymi odpowiednio, drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami i instalacjami, służącymi do prowadzenia i obsługi ruchu drogowego oraz dla potrzeb zarządzania drogą.

3. W terenach dróg publicznych dopuszcza się lokalizację:

1) obiektów i urządzeń budowlanych infrastruktury technicznej, niezwiązanej funkcjonalnie z drogami;

2) obiektów związanych z obsługą pasażerów, w ramach zagospodarowania przystanków komunikacji miejskiej.

4. W terenach **KDZ.1 i KDZ.2** dopuszcza się prowadzenie infrastruktury drogowej, biegnącej poprzecznie i bezkolizyjnie (w innych poziomach) w stosunku do ruchu pieszego i kołowego, odbywającego się w ciągu ulic, położonych w tych terenach.

5. Tereny dróg wewnętrznych są przeznaczone pod budowle drogowe, odpowiednio do ich funkcji w zakresie obsługi ruchu, wraz z przynależnymi drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami i instalacjami, służącymi do prowadzenia i obsługi ruchu.

6. W terenach dróg wewnętrznych dopuszcza się lokalizację obiektów i urządzeń budowlanych infrastruktury technicznej, niezwiązanej funkcjonalnie z drogą.

7. Tereny ciągów pieszych przeznaczone są pod budowle do obsługi ruchu pieszego i rowerowego – wraz z przynależnymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami i instalacjami, służącymi do prowadzenia i obsługi ruchu.

§ 49. 1. Wyznacza się **Tereny Kolei** na terenach zamkniętych, oznaczone symbolami **KK.1, KK.2** przeznaczone dla potrzeb infrastruktury kolejowej, w tym dróg wewnętrznych, skrzyżowań oraz przejazdów dróg publicznych i wewnętrznych.

2. W zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów ustala się:

1) minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 30%;

2) wskaźnik intensywności zabudowy: 0,01 – 0,1;

3) maksymalną wysokość zabudowy: 16 m, a dla obiektów telekomunikacyjnych nie określa się maksymalnej wysokości zabudowy.

ROZDZIAŁ IV
PRZEPISY KOŃCOWE

§ 50. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

§ 51. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego.

Wiceprzewodniczący Rady
Miasta Krakowa

Artur Buszek

MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU „SILVANA"

BILANS

Oznaczenie Przeznaczenia	Powierzchnia [ha]	Procent ogólnej powierzchni planu
MWn	0,99	0,90
MWn/U	0,55	0,51
MW	21,15	19,27
MWn/MN	3,92	3,57
MWn/MNi	0,54	0,49
MW/U	10,48	9,55
MWi/U	2,02	1,84
MN/MWn	0,94	0,86
U/MN	0,78	0,71
U/MNi	0,40	0,37
MN	3,74	3,41
U	14,93	13,60
Uo	3,11	2,83
U/KU	2,48	2,26
US	3,38	3,08
ZP	8,25	7,51
ZPz	2,07	1,88
WS	0,27	0,24
KU	0,57	0,52
KP	0,48	0,44
E	0,03	0,03
KK	8,34	7,60
G	0,22	0,20
IT	0,02	0,02
KDGP	1,66	1,51
KDZ	4,60	4,19
KDLT	1,38	1,25
KDL	3,78	3,44
KDDT	0,02	0,02
KDD	5,86	5,34
KDW	2,39	2,18
KDX	0,41	0,38
Ogółem	**109,75**	**100,00**

Załącznik nr 2
do Uchwały Nr XCIV/2574/22
Rady Miasta Krakowa z dnia 14 września 2022 r.

ROZSTRZYGNIĘCIE O SPOSOBIE ROZPATRZENIA UWAG DO PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU „SIEWNA”

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” został wyłożony do publicznego wglądu w okresie od dnia 5 października do dnia 2 listopada 2020 r. (I wyłożenie)
Termin wnoszenia uwag do wyłożonego projektu planu oraz uwag w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, określony w ogłoszeniu i obwieszczeniu w tej sprawie upłynął z dniem 16 listopada 2020 r.
Prezydent Miasta Krakowa Zarządzeniem Nr 3197/2020 z dnia 7 grudnia 2020 r. *w sprawie rozpatrzenia uwag i pism złożonych do wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”, w tym uwag zgłoszonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu tego planu*, rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu (Lp. 1 – Lp. 200) i nie uwzględnił uwag zawartych w poniższym wykazie.

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” został ponownie wyłożony do publicznego wglądu w okresie od dnia 10 maja do dnia 9 czerwca 2021 r. (II wyłożenie).
Termin wnoszenia uwag do ponownie wyłożonego projektu planu oraz uwag w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, określony w ogłoszeniu i obwieszczeniu w tej sprawie upłynął z dniem 23 czerwca 2021 r.
Prezydent Miasta Krakowa Zarządzeniem Nr 1956/2021 z dnia 14 lipca 2021 r. *w sprawie rozpatrzenia uwag i rozpoznania pism złożonych do ponownie wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”, w tym uwag zgłoszonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu tego planu,* rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu (II wyłożenie: Lp. 201 – Lp. 243) i nie uwzględnił uwag zawartych w poniższym wykazie.
Dodatkowo Prezydent Miasta Krakowa Zarządzeniem Nr 2197/2021 z dnia 2 sierpnia 2021 r. zmienił Zarządzenie Nr 1956/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 14 lipca 2021 r. w sprawie rozpatrzenia uwag i rozpoznania pism złożonych do ponownie wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna", w tym uwag zgłoszonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu tego planu.

Część projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” została ponownie wyłożona do publicznego wglądu w okresie od dnia 29 listopada do dnia 28 grudnia 2021 r. (III wyłożenie).
Termin wnoszenia uwag dotyczących wykładanej części projektu planu oraz uwag w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, określony w ogłoszeniu i obwieszczeniu w tej sprawie upłynął z dniem 11 stycznia 2021 r.
Prezydent Miasta Krakowa Zarządzeniem Nr 139/2022 z dnia 21 stycznia 2022 r. *w sprawie rozpatrzenia uwag i rozpoznania pism złożonych do ponownie wyłożonej do publicznego wglądu części projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”, w tym uwag zgłoszonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu tego planu*, rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu (III wyłożenie: Lp. 244. – Lp. 258) i nie uwzględnił uwag zawartych w poniższym wykazie.

Część projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” została ponownie wyłożona do publicznego wglądu w okresie od 9 maja do 6 czerwca 2022 r. (IV wyłożenie).
Termin wnoszenia uwag dotyczących ponownie wykładanej części projektu planu określony w ogłoszeniu i obwieszczeniu w tej sprawie upłynął z dniem 20 czerwca 2022 r.
Prezydent Miasta Krakowa Zarządzeniem Nr 1924/2022 z dnia 8 lipca 2022 r. *w sprawie rozpatrzenia uwag i rozpoznania pism złożonych do ponownie wyłożonej do publicznego wglądu części projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” w tym uwag zgłoszonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu tego planu,* rozpatrzył uwagę dotyczącą projektu planu (IV wyłożenie: Lp. 259 – Lp. 264) i nie uwzględnił uwag zawartych w poniższym wykazie.

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

Lp.	**NR UWAGI**	**IMIĘ I NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJ-NEJ** (w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAGI (pełna treść uwag i pism znajduje się w dokumentacji planistycznej)	**OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI KTÓREJ DOTYCZY UWAGA** (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)		**USTALENIA PROJEKTU PLANU**				**ROZSTRZYGNIĘCIE PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI DO PROJEKTU PLANU**	**ROZSTRZYGNIĘCIE RADY MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI**	**UZASADNIENIE STANOWISKA RADY MIASTA KRAKOWA**
				DZIAŁ-KA	OBRĘB	**edycja z I wyłożenia**	**edycja z II wyłożenia do**	**edycja z III wyłożenia**	**edycja z IV wyłożenia**			

						do publicznego wglądu	**publicznego wglądu**	**do publicznego wglądu oraz edycja przekazana do uchwalenia**	**do publicznego wglądu oraz edycja przekazana do II uchwalenia**			
1.	***2.***	***3.***	***4.***	***5.***	***6.***	***7.***	***8.***	***9.***	***10.***	***11.***	***12.***	***13.***
1.	**I.1** **I.438**	[…] […]	Wnoszą, aby w oparciu o załączoną do uwagi analizę układu komunikacyjnego Politechniki Krakowskiej przyjęte zostało rozwiązanie w MPZP Siewna zgodne z rekomendowanym przez ekspertów wariantem obsługi obszaru, tj. rozbudowy skrzyżowania z ul. Siewna poprzez budowę dodatkowego wlotu (zjazdu publicznego) drogi wewnętrznej zlokalizowanej na działce 236/1 (odpowiadającej drodze serwisowej PKP równoległej do linii kolejowej Kraków - Warszawa) albo drogi zlokalizowanej w części na działce 236/1 a w części na działkach do niej przylegających (przy założeniu szerokości drogi umożliwiającej obsługę komunikacyjną całego terenu), z zachowaniem możliwości prawo i lewo skrętu. Przedmiotowa droga będzie obsługiwać nieruchomości zlokalizowane przy AL 29 Listopada (po wschodniej stronie, między wiaduktami kolejowymi linii kolejowej Kraków - Warszawa i Kraków - Mydlniki).	236/1, 215/2, 218/2, 218/5, 219/1, 222/1, 220, 221/1, 223/1, 225, 224, 227, 226, 228, 229, 230	43 Krowodrza	KK.2, KDZ.2, U.17				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • wyznaczenia drogi wewnętrznej na rysunku projektu planu. Zgodnie z § 50 ust. 1 projekt planu wyznacza Tereny kolejowe na terenach zamkniętych których przeznaczeniem podstawowym są m.in. drogi wewnętrzne, w związku z powyższym wprowadzanie na rysunek planu przedmiotowej drogi nie jest konieczne. Ponadto w otrzymanym piśmie (znak sprawy KNKr1.6144.98.2019/34), na etapie opiniowania projektu planu, PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie zwraca uwagę na planowany rozwój regionalnych połączeń kolejowych co wiązać się może z rozbudową infrastruktury kolejowej. W związku z czym na etapie sporządzania projektu planu należy wykluczać ewentualne kolizje infrastruktury. Zgodnie z przytoczonym pismem należy zauważyć że narzucenie przebiegu drogi wewnętrznej może kolidować z przyszłą rozbudową linii kolejowej. • lokalizacji zjazdu z drogi publicznej. Projekt planu zgodnie z § 15 ust.. 3 nie wyznacza zjazdów na drogę publiczną, nie oznacza to że nie powstanie on w przyszłości we wskazanej lokalizacji. W rozumieniu Prawa budowlanego droga wraz ze zjazdami stanowi jeden obiekt liniowy (art. 3 pkt 3a Prawa Budowlanego), a tym samym jedną budowlę i jeden obiekt budowlany w rozumieniu art. 3 pkt 1 i 3 Prawa budowlanego. W związku z powyższym realizację zjazdu w ramach drogi publicznej oznaczonej symbolem KDZ.2 dopuszczają przepisy odrębne i nie jest konieczne wprowadzanie zapisów w tym zakresie.
2.	**I.2**	Towarzystwo na Rzecz Ochrony Przyrody	1. Projekt planu obejmuje obszary do tej pory nie zainwestowane, przedstawiające dużą wartość przyrodniczą jako korytarze ekologiczny oraz pełniące kluczową rolą w systemie przewietrzania miasta. Dolina rzeki Prądnik stanowi również bardzo ważny element w zakresie kształtowania stosunków aerosanitarnych, stąd podstawowym zadaniem planu jest właściwe zagospodarowanie nie tylko jej	13, 14/93, 46, 47/2, 47/1, 14/91, 14/84,	42 Krowodrza	MN.1, MN.2, MN/U.1, U.12, U.14, U.16, U.l7, KDZ.1, KDL.5				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1-8 oraz w części w pkt 10	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwag w pkt 1-8 oraz w części w pkt 10	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia otoczenia rzeki Prądnik pod park rzeczny. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym

			najbliższego otoczenia w formie parku rzecznego, ale również terenów z nim powiązanych w formie terenów otwartych. Zaproponowane zawężenie nadrzecznego pasa zieleni należy jednoznacznie ocenić jako działania niekorzystne dla środowiska przyrodniczego oraz mieszkańców.	14/85, 14/86, 14/82, 51/19, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26, 51/18, 14/21, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/122, 14/81, 14/149							„Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 oraz teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 w których wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowane jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			2. Tereny zieleni przeznaczone jako U.12 powinny być uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego jako tereny zieleni urządzonej jako tereny o charakterze zieleni parkowej oraz izolacyjnej chroniące istniejącą zabudowę mieszkaniową przez uciążliwością hałasu kolejowego.									Ad.2 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). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenu oznaczonego symbolem U.12 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla terenów zabudowy mieszkaniowej, powierzchnię biologicznie czynną na poziomie 60 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych. Należy też zwrócić uwagę że projekt planu wprowadza w pobliżu terenów komunikacyjnych przeznaczenie mało wrażliwe na hałas czyli możliwość realizacji obiektów , usługowych. Jest to najlepsza forma ochrony akustycznej wyznaczana na etapie planowania przestrzennego.
			3. Zadrzewione działki nr 542 i 544 obr. 43 Krowodrza powinny być uwzględniona w planie zagospodarowania przestrzennego jako tereny zieleni urządzonej.									Ad.3 Uwaga nie uwzględniona. Przedmiotowe działki znajdują się w zakresie planowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 (tzw. Trasa Galicyjska) mającej na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w północnej części Krakowa oraz zwiększenie

												bezpieczeństwa ruchu w rejonie ul. Opolskiej, ul. Legnickiej i ul. Siewnej.
			4. Niezabudowane nieruchomości w obszarze U.14, U.16, U.l7 powinny pozostać jako tereny zieleni nieurządzonej.									Ad.4 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). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenów oznaczonych symbolami U.14, U.16, U.l7 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu ochrony najcenniejszej zinwentaryzowanej zieleni w przedmiotowych obszarach, minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 30 % (w terenach U.16 i U.17) oraz 40% (w terenie U.14) oraz nakaz realizacji dachów zielonych.
			5. Jako powierzchnia biologicznie czynna na terenie planu uznawana wyłącznie powierzchnia na gruncie rodzimym - w świetle obowiązujących przepisów prawnych rozporządzenie, w sprawie warunków technicznych, jakim muszą odpowiadać budynki i ich usytuowanie wprowadza do polskiego porządku prawnego definicję terenu biologicznie czynnego, ale to nie oznacza, że w miejscowym planie zagospodarowania, należy stosować taką samą definicję. Można więc inne definicje. Nie ma więc przeszkód, żeby zdefiniować teren biologicznie czynny w planie miejscowym np. w ten sposób, że jako teren biologicznie czynny nie uznaje się dachów i tarasów. Przepisy w/w rozporządzenia mają pełnić funkcję ochronną, a przedmiotem tej ochrony jest przede wszystkim zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców/użytkowników obiektów budowlanych. Nic więc nie stoi na przeszkodzie, aby zwiększyć poziom tej ochrony, nie można go natomiast obniżyć. - dobrze byłoby załączyć do wniosku opinię prawną, że można wprowadzić zapis ograniczający powierzchnię biologicznie czynna tylko do powierzchni na gruncie rodzimym.									Ad. 5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany definicji terenu biologicznie czynnego. Definicja ta została określona w przepisach odrębnych w brzmieniu: „terenie biologicznie czynnym - należy przez to rozumieć teren o nawierzchni urządzonej w sposób zapewniający naturalną wegetację roślin i retencję wód opadowych, a także 50% powierzchni tarasów i stropodachów z taką nawierzchnią oraz innych powierzchni zapewniających naturalną wegetację roślin, o powierzchni nie mniejszej niż 10 m^2, oraz wodę powierzchniową na tym terenie”. Ponadto, zgodnie z § 3 ust. 3 i § 143 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”: akt prawa miejscowego „nie może zmieniać lub uchylać przepisów regulujących sprawy, które nie należą do jej zakresu przedmiotowego lub podmiotowego (…)”. Powyższe jest również zawarte w art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „(…) sporządza projekt planu miejscowego (…) zgodnie (…) z przepisami odrębnymi”.
			6. Wprowadzenie obowiązku zabezpieczenia powierzchni biologicznie czynnej przed wjazdem samochodami, celem zapobieżenia przekształcaniu jej w parkingi.									Ad. 6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do ustaleń projektu planu dodatkowych zapisów odnoście powierzchni biologicznie czynnej.

												Zgodnie z projektem planu każda nowa inwestycja winna być realizowana w oparciu o ustalone parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy, które pozwolą na lokalizację parkingów bez uszczerbku dla powierzchni biologicznie czynnej.
			7. W przypadku niezbędnego usunięcia drzew konieczność wykonania kompensacji przyrodniczych w postaci nowych nasadzeń w ilości i o obwodach nie mniejszych od ilości i obwodów drzew usuwanych z zastosowaniem gatunków rodzimych.									Ad 7 Uwaga nieuwzględniona - w ustaleniach projektu planu nie wprowadza się zapisu o „kompensacjach przyrodniczych”, gdyż odbywa się to zgodnie z przepisami odrębnymi. Dodatkowo wyjaśnia się, że zgodnie z zasadami techniki prawodawczej nie można w ustaleniach planu powielać zapisów zawartych w przepisach odrębnych.
			8. Nowe zagospodarowanie terenu i architektura powinny uwzględniać najnowocześniejsze technologie proekologiczne. Rozwiązania w zakresie: zagospodarowania, spełnienia uwarunkowań przyrodniczych, konstrukcji, komunikacji, materiałów wykończeniowych, instalacji muszą odpowiadać wysokim standardom energooszczędności i nowoczesnych technologii proekologicznych. 9. (…)									Ad. 8 W art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu ustaleń nakazujących stosowanie rozwiązań spełniających wysokie standardy energooszczędności oraz nowoczesnych technologii proekologicznych.
			10. Wnosi o zagospodarowanie wszystkich dachów jako instalacji fotowoltaicznych lub/ i zielonych dachów (dach obsadzony trwale roślinnością), terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, kawiarnianych, innych celów użytkowych. 11. (…) 12. (…)									Ad. 10 Uwaga nieuwzględniona w zakresie nakazu stosowania dachów zielonych na pozostałych budynkach. Ponadto stwierdza się że projekt planu zgodnie § 7 ust. 7 pkt 1 dopuszcza realizację dachów zielonych. W związku z powyższym pozostawia się obecne ustalenia w zakresie stosowanych materiałów pokryć dachowych.
3.	**I.3** **I.5**	SM Krakus SM Krakus	1. Wnosi o likwidacje połączenia ul. Szafirowej z ul. Jabłonną, ul. Nad Strugą i ul. Legnicką. 2. (…) 3. (...)	KDD.23		KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na jednokierunkowy ruch na ul. Jabłonnej oraz w celu usprawnienia ruchu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowania ul. Jabłonnej z ul. Nad Strugą został wprowadzony łącznik istniejącej drogi publicznej tj. ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą i ul. Legnicką Projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wykonanie ul. Szafirowej jako jednokierunkowej na części jej długości. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
4.	**I.4.**	[…]	Wnosi o likwidacje proponowanego w projekcie planu nowego połączenia ul. Turystycznej z ul. Grażyny.	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka

											Radę Miasta Krakowa	skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane

												W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.
5.	**I.6**	[…]	1. Proszę o uwzględnieni w projekcie planu zagospodarowania terenu dla działki 686 możliwości sytuowania budynku bezpośrednio przy granicy działki z uwagi na zabudowę sąsiednich działek (zabudowa szeregowa) oraz szerokości działki około 12m. Przy założeniu odjęcia po 4m od granicy działki pozostaje możliwość wybudowania budynek o szerokości zaledwie 4 metrów co w zasadzie wyklucza jakąkolwiek zabudowę na przedmiotowej działce. Dodatkowo z uwagi na charakter okolicznych budynków (głównie domy jednorodzinne w zabudowie szeregowej) wnioskuję o dopuszczenie w projektowanym planie zabudowy działki 686 zabudowy jednorodzinnej szeregowej. 2. Proszę o uwzględnieni w projekcie planu zagospodarowania terenu dla działki 703/1 możliwości sytuowania budynku bezpośrednio przy granicy działki z uwagi na zabudowę sąsiednich działek(zabudowa szeregowa) oraz szerokości działki około 12m. Przy założeniu odjęcia po 4m od granicy działki pozostaje możliwość wybudowania budynek o szerokości zaledwie 4 metrów co w zasadzie wyklucza jakąkolwiek zabudowę na przedmiotowej działce. Dodatkowo z uwagi na charakter okolicznych budynków (głównie domy jednorodzinne w zabudowie szeregowej) wnioskuję o dopuszczenie w projektowanym planie zabudowy działki 703/1 zabudowy jednorodzinnej szeregowej.	686, 703/1	43 Krowodrza	MWn.1				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 1, 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1, 2	Ad.1, 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do ustaleń projektu planu zapisu o możliwości sytuowania budynku bezpośrednio przy granicy działki ze względu na Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie które w § 12 ust 3. dopuszcza taką możliwość. Zgodnie z przytoczonym przepisem sytuowanie budynku bezpośrednio przy granicy działki budowlanej możliwe będzie, w przypadku gdy będzie on przylegał swoją ścianą do ściany budynku istniejącego na sąsiedniej działce oraz jego wysokość będzie zgodna z obowiązującym na danym terenie planem miejscowym lub decyzją o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.
6.	**I.8**	[…]	1. Nie zgadza się na przekształcenia parkingu osiedlowego (działka nr 1180/3) w dwukierunkową ulicę łączącą ul. Grażyny i ul. Turystyczną (na planie KDD.18), w tym przeniesienia na jej koniec skrzyżowania, którego funkcję pełni obecnie skrzyżowanie ulic Imbramowskiej i Grażyny oraz związanej z tym rozbudowy części ul. Turystycznej na jej drugim końcu i zamknięcie wylotu ul. Imbramowskiej Uwaga zawiera uzasadnienie 2. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie	1180/3	43 Krowodrza	KDD.14, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do

												prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
7.	**I.9**	[…]	W związku z ogłoszeniem i obwieszczeniem Prezydenta Miasta Krakowa składam wniosek dotyczący planu likwidacji parkingu pomiędzy ulicą Turystyczną a ulicą Grażyny na rzecz budowy drogi publicznej dwukierunkowej. Wnioskuję o zaniechanie realizacji wyżej wymienionego planu w związku brakiem jego faktycznej zasadności.	---	---	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu

												powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
8.	**I.10**	Spółdzielnia Mieszkaniowa Prądnik Biały Wschód w Krakowie	1. Połączenie ul. Grażyny z ul. Turystyczną poprzez istniejący zamknięty parking (działka 1180/3 KDD.18), będący jedynym możliwym dla mieszkańców budynków Turystyczna 5 i Turystyczna 6 miejscem do parkowania. Spółdzielnia aby utrzymać w dobrym stanie miejsca postojowe, które służą wyłącznie mieszkańcom zainwestowała w ich remont bardzo duże środki finansowe. Przyjęcie zaproponowanego rozwiązania spowoduje, że miejsca postojowe staną się ogólnodostępne i być może przyszłości, objęte opłatami (parkometry) a	1180/3, 652/2, 902, 903, 904	43 Krowodrza	KU.3, KU.4, ZPz.8 ZPz.9, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1 oraz w części w pkt 3	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 3	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu

			sąsiedztwo placu Imbramowskiego i bud. Vinci przyczyni się w dużym stopniu, że obecnych miejsc postojowych nie będzie dla mieszkańców Spółdzielni. Zaproponowane rozwiązanie wprowadza duże natężenie ruchu pojazdów w spokojnej enklawie. Pogorszy się wówczas komfort i bezpieczeństwo mieszkańców, wystąpi duże zagrożenie wypadkowe, wzrost hałasu i zanieczyszczenia powietrza - utracimy rosnące tam drzewa. Natomiast Państwa uzasadnienie o niebezpiecznym sąsiedztwie dwóch skrzyżowań nie ma podstaw aby tak twierdzić. Żadne zdarzenia nawet drobnej kolizji w tym miejscu nie są nam znane bo nie miały miejsca. Oczywiście zawsze należy dążyć do poprawy bezpieczeństwa - może należałoby wprowadzić pewne usprawnienia na skrzyżowaniu ulic Opolska , Grażyny z ulicą Imbramowską lub rozważyć możliwość przebudowy tego skrzyżowania. 2. (…)									skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że projekt planu choć w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej wprowadzenie jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***

			3. Na proponowane na działce 652/2 ograniczenie zabudowy. Wnioskujemy o rozszerzenie - wprowadzenie do PLANU zabudowy budynkami usługowo-mieszkalnymi wielorodzinnymi o niskiej intensywności. 4. (…)									Ad. 3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia przedmiotowej działki pod tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami MW/U. Szerokość działki wyklucza w sposób racjonalny realizację zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, a spełnienie wymogów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie będzie utrudnione. Ponadto należy stwierdzić, że warunki zamieszkania dla mieszkańców pomiędzy zabudową usługową (istniejące budynki szkoły oraz boisko), a ruchliwą drogą będą uciążliwe.
9.	**I.11**	Stowarzyszenia Kraków dla Mieszkańców	1. Na działkach ewidencyjnych nr: 13, 14/93, 46, 47/2, 47/1, 14/91, 14/84, 14/85, 14/86, 14/82, 51/19, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26, 51/18, 14/21, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/122, 14/81, 14/149 wszystkie obręb 42, jednostka ewidencyjna Krowodrza utworzenie terenu zieleni. Wskazany obszar cechuje duża wartość przyrodnicza oraz pełni on kluczową rolę w systemie przewietrzania miasta. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego powinien chronić dolinę rzeki Prądnika oraz jej otoczenie w formie parku rzecznego. Zaproponowane zawężenie nadrzecznego pasa zieleni należy jednoznacznie ocenić jako działania niekorzystne dla środowiska przyrodniczego oraz mieszkańców.	13, 14/93, 46, 47/2, 47/1, 14/91, 14/84, 14/85, 14/86, 14/82 (brak działki), 51/19, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26, 51/18, 14/21, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/122 , 14/81, 14/149	42 Krowodrza	MN.1, MN.2, MN/U.1, U.12, U.14, U.16, U.l7, KDZ.1, KDL.5, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2-4 oraz w części w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2-4 oraz w części w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia przedmiotowych działek pod tereny zieleni urządzonej. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni oraz minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			2. W obszarze U.12 wydzielenie terenów zieleni i oznaczenie ich jako tereny zieleni urządzonej o charakterze zieleni parkowej oraz izolacyjnej, chroniącej istniejącą zabudowę mieszkaniową przez uciążliwością hałasu kolejowego.	542 i 544	43 Krowodrza							Ad.2 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). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenu oznaczonego symbolem U.12 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 %

												ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla terenów zabudowy mieszkaniowej, powierzchnię biologicznie czynną na poziomie 60 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych. Należy też zwrócić uwagę że projekt planu wprowadza w pobliżu terenów komunikacyjnych przeznaczenie mało wrażliwe na hałas czyli możliwość realizacji obiektów usługowych. Jest to najlepsza forma ochrony akustycznej wyznaczana na etapie planowania przestrzennego.
			3. Uwzględnienie zadrzewionych działek ewidencyjnych nr 542 i 544 obie obręb 43, jednostka ewidencyjna Krowodrza, jako terenów zieleni urządzonej.									Ad.3 Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowe działki znajdują się w zakresie planowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 (tzw. Trasa Galicyjska) mającej na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w północnej części Krakowa oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu w rejonie ul. Opolskiej, ul. Legnickiej i ul. Siewnej.
			4. obszarze U.14, U.16, U.17 wydzielenie niezabudowanych terenów jako terenów zieleni nieurządzonej.									Ad.4 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). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenów oznaczonych symbolami U.14, U.16, U.l7 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu ochrony najcenniejszej zinwentaryzowanej zieleni w przedmiotowych obszarach, minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 30 % (w terenach U.16 i U.17) oraz 40% (w terenie U.14) oraz nakaz realizacji dachów zielonych.
10.	**I.12**	[…]	1. (…) 2. Realizacja tego projektu w zaplanowanej formie, nie zapewni usprawnienia komunikacji w rejonie Skrzyżowania ul. Turystycznej i ul. Imbramowskiej oraz ulicy oznaczonej symbolem KDD.18 wraz ze skrzyżowaniem z ul. Turystyczną.	-	-	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich

												rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
11.	**I.13**	[…]	Wnioskuję o zaniechanie realizacji planu likwidacji parkingu pomiędzy ulicą Turystyczną a ulicą Grażyny na rzecz budowy drogi publicznej	-	-	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka

			dwukierunkowej w związku brakiem jego faktycznej zasadności oraz z następujących powodów.								Radę Miasta Krakowa	skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.

												W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.
12.	**I.14**	Rada i Zarząd Dzielnicy IV Prądnik Biały	1. (…) 2. (…) 3. (…) 4. (…) 5. (…) 6. (…) 7. Wnosi o zachowanie obecnego charakteru zabudowy i tkanki urbanistycznej wraz z zachowaniem obecnej wysokości zabudowy na obszarze pomiędzy ul. Górnickiego, a rzeką Prądnik.	Cały obszar planu		Cały obszar planu				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 7	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 7	Ad.7 Projekt planu w większości przedmiotowego obszaru wyznacza wysokość zgodną ze stanem istniejącym. Niemniej jednak parametr ten został przeanalizowany w rejonie ul. Lechonia i odpowiednio skorygowany.
13.	**I.15**	[…]	W związku z ogłoszeniem i obwieszczeniem Prezydenta Miasta Krakowa składam wniosek o zmianę przedmiotowego Projektu w zakresie projektowanej przebudowy ul. Szafirowej (KDD.23) poprzez połączenie jej z ul. Jabłonną (rezygnacja z połączenia).	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
14.	**I.16**	[…]	W związku z dużą obawą o zdrowie i bezpieczeństwo moich dzieci w drodze do szkoły sprzeciwiam się rozbudowie ul. Siewnej.	-	-	-				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Celem projektu planu jest zapewnienie właściwej obsługi komunikacyjnej obszaru. Wskazane w projekcie planu rozwiązania komunikacyjne są prawidłowe. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.
15.	**I.17**	[…]	Przedmiotem moich oczekiwań jako mieszkańca i współwłaściciela nieruchomości przy ul. Grażyny 18 jest zaniechanie planów poszerzenia i wydłużenia ul. Grażyny . Działania takie spowodują wzmożony ruch	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające

			s prawdopodobnie ograniczenie miejsc postojowych, których jest za mało na ilość mieszkańców. W pobliżu usytuowany jest plac zabaw i ciągi komunikacyjne dla pieszych, które nie są wystarczające. istnieje co najmniej kilka wjazdów do nieruchomości - bloków usytuowanych przy ulicy. W aktualnym stanie faktycznym mieszkańcy mają już wiele problemów.									przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
16.	**I.18**	[…]	1. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie 2. Znacznie prostszym i mniej kosztownym rozwiązaniem byłoby połączenie ul. Legnickiej z Siewną przez ul. Zgody lub Kołaczy, gdzie liczba mieszkańców jest znacznie mniejsza aniżeli mieszkańców przy ulicy Grażyny (dwa duże bloki mieszkalne). Obie wymienione ulice są znacznie szerszymi, w stosunku do ulicy Grażyny, a zrobienie takiego połączenia nie niszczyłoby w sposób bezmyślny kolejnych zielonych terenów Krakowa, a ich przebudowa byłaby inwestycją znacznie tańszą od planowanej. Uważamy, że ten fakt ma również duże znaczenie w obecnej dobie kryzysu gospodarczego. 3. (…)	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona. Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zieleń publiczną oznaczoną w projekcie planu jako teren o symbolu ZP.13 oraz istniejący ciąg pieszy.
17.	**I.19**	[…]	1. (…) 2. Nie zgadza się na połączenie ul. Grażyny z ul. Turystyczną poprzez zamknięty parking - KDD.18	1181/18, 1180/3	43 Krowodrza	KDD.18, KDD.19			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie.

												Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
18.	**I.20** **I.42** **I.47**	[…] […] […]	Droga pomiędzy ul. Siewną a ul. Grażyny oznaczona w projekcie jako KDD.14 łącząca ulicę Siewną z ul. Grażyny jest w rzeczywistości drogą osiedlową, która powinna zostać oznaczona jako droga wewnętrzna.	-	-	KDD.14				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania

												techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
19.	**I.25**	[…]	1. (…) 2. Założenia MPZP w tej części powinny odzwierciedlać rzeczywisty sposób użytkowania terenu w okresie kilkunastu ostatnich lat, tj. jako ciągu pieszo-rowerowego, natomiast oznaczonych w planie odcinków dróg KDD.14 oraz KDD.19 (na odcinku do ul. Litawora) wyłącznie jako dróg dojazdowych (wewnętrznych) do budynków mieszkalnych.	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad.2 Obszar wchodzący w skład przedmiotowych dróg (KDD.14 i KDD.19) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
20.	**I.26**	[…]	Proponowana szerokość drogi KKD.14 - 23m jest zdecydowanie zbyt duża. Projektowana droga przebiega przez środek skupiska zabudowy wielorodzinnej i w takiej formie będzie negatywnie oddziaływać na mieszkańców - dotyczy to zanieczyszczenia, hałasu oraz dostępności do terenów rekreacyjnych dla pieszych.	-	-	KDD.14				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.14 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
21.	**I.27**	[…] […]	Wnosi o usunięcie połączenia ul. Siewnej z ul. Grażyny poprzez drogę KDD.19. Składam uwagę do planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna" w postaci sprzeciwu do znacznego poszerzenia ul. Grażyny i łączenia jej z ul. Siewną celem puszczenia ruchu samochodowego z ul. Opolskiej do ul. Siewnej. Jako lokatorzy mieszkania usytuowanego w bezpośrednim sąsiedztwie zbiegu ulic Grażyny i Siewnej nie możemy zgodzić się na tak duże natężenie ruchu pod naszymi oknami. Jest to miejsce w bezpośrednim sąsiedztwie przedszkoli, szkoły. Obecnie Przy zbiegu ulic Grażyny i Siewnej znajduje się plac zabaw oraz górka dla dzieci. Co do samej ulicy Grażyny jest to bezpośrednia droga dojścia na przystanek autobusowy „Imbramowska". Obecna sytuacja drogowa w okolicy wymusiła na niektórych mieszkańcach porzucenie samochodu jako środka transportu do i z pracy na rzecz komunikacji zbiorowej. Ja sam zdecydowałem się na taki krok pracując w Skawinie, dlatego nie	1181/18	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.

			wyobrażam sobie dojścia na ten przystanek czy na zakupy drogą ze znacznym natężeniem ruchu.									
22.	**I.28**	[…]	Wnosi o zmianę drogi publicznej KDD.14 na drogę wewnętrzną. Osiedlowa droga wewnętrzna pomiędzy rzędami bloków 21 a 23 zamieniona została w planie na drogę publiczną dojazdową. Spowoduje to kolejny ubytek miejsc parkingowych, zwiększenie emisji spalin, nadzwyczajne zagrożenie dla przechodniów. Już obecnie w godzinach wieczornych i nocnych praktycznie nie ma wolnych miejsc postojowych. Zamiana DW na DD spowoduje zagrożenie dla wszystkich obecnie korzystających z tej drogi mieszkańców, uczniów szkoły podstawowej, dzieci uczęszczających do równolegle położonego do DW przedszkola i dzieci przedszkolnych wychodzących na spacery po osiedlu, a także pacjentów korzystających z pobliskiej specjalistycznej Poradni Psychologiczno-Pedagogicznej. Obniżenie jakości powietrza wpłynie katastrofalnie na mieszkańców osiedla, zwłaszcza że prognozy co do stanu epidemii Covid 2 mówią wyraźnie, że ta epidemia będzie nam stale towarzyszyć tak jak epidemie grypy. Naukowcy mówią też o ewidentnej korelacji między ciężkim/krytycznym przebiegiem tej choroby a złym stanem powietrza. Pomysł zmiany DW na DD w obszarze Siewna jest kompletnie abberacyjny. Ewentualna realizacja takiego zamierzenia nie spełni żadnych oczekiwanych funkcji odciążających ulicę Siewną, ale na pewno zwiększy wypadkowość.	-	-	KDD.14				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy
23.	**I.29**	[…]	Nie zgadza się na połączenie i poszerzenie ulicy Siewnej bocznej z ul. Grażyny poprzez teren SMPBW do szerokości 23 m. Oznaczenia na mapie odpowiednio KDD.14 z KDD.19. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.14 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
24.	**I.32**	[…]	1. Wnoszę o zmianę przeznaczenia terenu na przedmiotowej działce, zgodnie ze Studium, na tereny Mieszkaniowe Wielorodzinne. 2. (…)	1053/1	43 Krowodrza	U.9				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 3 oraz w części w pkt 1	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 3	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona dla części działki od strony projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1, gdzie pozostawia się teren o przeznaczeniu pod zabudowę usługową o symbolu U.9. Przedmiotowa zabudowa usługowa została wprowadzona w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej od istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych

												a także po to by wykluczyć konieczność stosowania środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym np. ekranów akustycznych. Zastosowane środki ochrony przed nadmiernym hałasem często źle wkomponowują się w otaczający krajobraz, tworząc kontrast pomiędzy środowiskiem naturalnym, a działalnością człowieka. Jednak poprzez odpowiednie zabiegi na etapie planowania przestrzennego można doprowadzić do sytuacji, że stosowanie środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie będzie konieczne. Im bardziej zabudowa lub teren jest wrażliwy na działanie hałasu powinien się znajdować dalej od drogi pełniącej funkcję ruchową. Najbliżej drogi głównej mogą znajdować mało wrażliwe na hałas obiekty komercyjne, magazynowe i parkingi, dalej przy drodze zbiorczej powinny się znajdować obiekty usługowe i handlowe, a najdalej zabudowa mieszkaniowa, szkoły i szpitale. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –cały Teren zabudowy usługowej o symbolu U.9 został włączony do Terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6.***
	I.92.	[…]	3. W przypadku nieuwzględnienia uwagi w/w zakresie i pozostawienia projektowanego przeznaczenia usługowego wnoszę o zmniejszenie współczynnika powierzchni biologicznie czynnej do przewidzianej w tomie III Studium wartości 20%. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Ad.3 Projekt planu wyznacza dla terenu o symbolu U.9 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 50 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.
25.	**I.33**	[…]	Nie zgadza się na znaczne poszerzenie drogi KDD.19 ul. Grażyny i połączenie jej z ul. Siewna Boczną Nie ma wątpliwości, że przedłużenie drogi i jej połączenie z Siewną spowoduje regularny ruch drogowy na tym obszarze i zmieni całkowicie krajobraz i charakter osiedla. Na pewno wpłynie na to także bliskość targowiska. Nie uważam za zasadne tworzenie dodatkowej ruchliwej drogi w przypadku gdzie Siewna zostanie dobrze skomunikowana liną tramwajową i istnieją inne drogi. Bardzo istotną kwestią są miejsca parkingowe których brakuje. Jako mieszkaniec bloku przy ul. Grażyny 18 (od strony drogi) podkreślam, że bliskość drogi w aktualnych warunkach da je się już we znaki, hałas i natężenie ruchu obecnie są mocno odczuwalne w postaci efektu echa przy blisko położonych blokach. Proszę także o wzięcie pod uwagę kwestii wjazdów do poszczególnych bloków i domów. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.

26.	**I.36**	[…]	1. Niniejszym protestuję przeciwko planowanej przebudowie drogi KDD.19 i połączeniu jej z drogą KDD.14 wraz z przeznaczeniem tej drogi, jako drogi publicznej. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2 oraz w części w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2 oraz w części w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • zmiany kategorii drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na drogę wewnętrzną. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
			2. Należy dążyć do wypracowania bezpiecznych dróg komunikacyjnych dla pieszych w kierunkach z centrum osiedla do Placu Imbramowskiego oraz z centrum osiedla do Centrum Handlowego Mozart/Simply, uzupełnić centrum osiedla o drogi pieszo-rowerowe, zapewniające bezpieczny dostęp do Przedszkola, Szkoły Podstawowej, Poradni Psychologiczno-Pedagogicznej i terenów rekreacyjnych/zielonych. Ulica Grażyny oznaczona KDD.19 powinna zostać zorganizowana, jako ulica wewnętrzna/dojazdowa z wyznaczonymi miejscami postojowymi oraz rozbudowana o chodniki i ścieżki rowerowe. Wzdłuż całej ul. Grażyny należy zapewnić chodniki i oświetlenie uliczne, zapewniające									Ad.2 W art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu ustaleń z zakresu organizacji ruchu oraz sposobu realizacji inwestycji drogowej. Projekt planu określa jedynie szerokość drogi w liniach rozgraniczających tak aby możliwa była realizacja jezdni i chodników. Wprowadzone do projektu planu szerokości drogi w liniach rozgraniczających umożliwiają realizację

			bezpieczeństwo pieszych wracających po zmroku do domu.									na części jej długości obustronnych chodników i miejsc postojowych. Wprowadzenie ścieżek rowerowych i poprowadzenie obustronnych chodników na całej szerokości drogi wiązałoby się z koniecznością poszerzenia ul. Grażyny o co najmniej 4m w stosunku do stanu istniejącego co jest niemożliwe ze względu na istniejące zagospodarowanie.
27.	**I.43**	[…]	1. (…) 2. Nie zgadza się na likwidację drogi dojazdowej oraz miejsc postojowych dla bloku Siewna 23 B znajdujących się w terenie ZP.11.	-	-	KDD.14, KDD.19, ZP.11				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11. Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.
28.	**I.45**	[…]	1. Należy na wskazanych działkach wprowadzić zapis MW/U, najlepiej poprzez rozszerzenie zapisu MW/U.6 proponowanego po zachodniej stronie przedmiotowego terenu. Granica pomiędzy terenami przeznaczonymi pod MW/U.6 oraz pod U9 powinna przebiegać granicą pomiędzy działkami 1054 oraz 1053/1 na całej jej długości, tak jak ma to miejsce w jej zachodniej części.	871/2, 872/3, 868/1, 868/2, 869, 871/1, 870, 1054	43 Krowodrza	MW/U.6, U.9				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2 oraz w części w pkt 1	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona dla części działki od strony projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1, gdzie pozostawia się teren o przeznaczeniu pod zabudowę usługową o symbolu U.9. Przedmiotowa zabudowa usługowa została wprowadzona w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej od istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych a także po to by wykluczyć konieczność stosowania środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym np. ekranów akustycznych. Zastosowane środki ochrony przed nadmiernym hałasem często źle wkomponowują się w otaczający krajobraz, tworząc kontrast pomiędzy środowiskiem naturalnym, a działalnością człowieka. Jednak poprzez odpowiednie zabiegi na etapie planowania przestrzennego można doprowadzić do sytuacji, że stosowanie środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie będzie konieczne. Im bardziej zabudowa lub teren jest wrażliwy na działanie hałasu powinien się znajdować dalej od drogi pełniącej funkcję ruchową. Najbliżej drogi głównej mogą znajdować mało wrażliwe na hałas obiekty komercyjne, magazynowe i parkingi, dalej przy drodze zbiorczej powinny się znajdować obiekty usługowe i handlowe, a najdalej zabudowa mieszkaniowa, szkoły i szpitale. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –cały Teren zabudowy usługowej o symbolu U.9 został włączony do Terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6.***
			2. Należałoby rozważyć, czy cały obszar MW/U.6 nie powinien dopuszczać maksymalnej wysokości									Ad.2

			zabudowy do 36 metrów. Dopasowałyby to wysokość zabudowy do 12 kondygnacyjnej zabudowy mieszkalnej przy ul. Grażyny oraz do budynków biurowych po wschodniej stronie torów kolejowych. Niższa zabudowa stanowić będzie wyłom w jednolitej zabudowie.								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). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul . Opolskiej wprowadza wysokość 25m. W związku z powyższym, w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy została ustalona na takim poziomie w terenie MW/U.6.
29.	**I.46**	[…]	Wnioskuj o zaniechanie likwidacji parkingu pomiędzy ulicą Turystyczną a ulica Grażyny. Uwaga zawiera uzasadnienie	1183/3	43 Krowodrza	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla

												pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
30.	**I.49**	[…]	Wnosi o pozostawienie obecnego statusu drogi wewnętrznej KDD.14 i zaniechanie połączenia ul. Siewnej z ul. Grażyny poprzez drogę KDD.19. Nie zgadza się na zmianę szerokości drogi do 23 m. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • zmiany kategorii drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na drogę wewnętrzną. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to

												najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
31.	**I.50**	Społem Podwawelska Spółdzielnia Spożywców	1. Wskazane działki powinny być przeznaczone pod budownictwo mieszkaniowe, z dopuszczalną funkcją uzupełniającą w postaci usług i objęte zapisem MW/U.6.	869, 870, 1054	43 Krowodrza	U.9 MW/U.6				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2 oraz w części w pkt 1	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona dla części działek od strony projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1, gdzie pozostawia się teren o przeznaczeniu pod zabudowę usługową o symbolu U.9. Przedmiotowa zabudowa usługowa została wprowadzona w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej od istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych a także po to by wykluczyć konieczność stosowania środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym np. ekranów akustycznych. Zastosowane środki ochrony przed nadmiernym hałasem często źle wkomponowują się w otaczający krajobraz, tworząc kontrast pomiędzy środowiskiem naturalnym, a działalnością człowieka. Jednak poprzez odpowiednie zabiegi na etapie planowania przestrzennego można doprowadzić do sytuacji, że stosowanie środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie będzie konieczne. Im bardziej zabudowa lub teren jest wrażliwy na działanie hałasu powinien się znajdować dalej od drogi pełniącej funkcję ruchową. Najbliżej drogi głównej mogą znajdować mało wrażliwe na hałas obiekty komercyjne, magazynowe i parkingi, dalej przy drodze zbiorczej powinny się znajdować obiekty usługowe i handlowe, a najdalej zabudowa mieszkaniowa, szkoły i szpitale. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –cały Teren zabudowy usługowej o symbolu U.9 został włączony do Terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6.***
			2. Na obszarze MW/U.6 dopuszczalna maksymalną wysokość zabudowy powinna wynosić 36 metrów, taką jaką mają budynki mieszkalne w najbliższej okolicy.									Ad.2 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). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodne z dokumentem

												Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul . Opolskiej wprowadza wysokość 25m. W związku z powyższym, w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy została ustalona na takim poziomie w terenie MW/U.6.
32.	**I.51** **I.52** **I.67** **I.68** **I.117** **I.147** **I.162** **I.292** **I.301** **I.304** **I.305** **I.306** **I.307** **I.308** **I.349** **I.374**	[…] […] […] […] […] […] […] […] […] […] […] […] […] […] […] […]	Nie zgadzam się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna" w części dotyczącej połączenia ulicy Grażyny z ulicą Turystyczną poprzez istniejący zamknięty parking (1180/3) i zamknięcia istniejącego połączenia ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny.	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej

												jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.***
33.	**I.55** **I.60**	[…] […]	Przedmiot i zakres wniosku dotyczy przekształcenia obecnej drogi wewnętrznej Siewna - boczna, biegnącej przez środek Osiedla między blokami 23,23A, 23B, 23C a z drugiej strony 21,21 A, 21C i reszta, w drogę publiczną KDD14, skomunikowaną przez ulicę Grażyny z ulicą Opolską. Wnosi o usunięcie połączenia ul. Siewnej z ul. Grażyny poprzez drogę KDD.19. Uważam, że przerzucenie ruchu wyjazdowego z Osiedla na spokojną i bezpieczną ulicę będzie dużym zagrożeniem dla komunikacji samochodowej i pieszej dla mieszkańców naszego osiedla. Dlatego składam ten wniosek w formie protestu. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany kategorii drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na drogę wewnętrzną. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
34.	**I.59** **I.236**	[…] […]	Nie zgadzam się z Projektem Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Siewna" w części dotyczącej połączenia drogowego ul. Siewnej i ul Grażyny, likwidację miejsc parkingowych przy ul. Grażyny, Turystycznej i Siewnej oraz skierowanie ruchu drogowego z ul. Siewnej, ul. Bociana i os. Mozarta do ul. Opolskiej planowaną drogą KDD14 i KDD19. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmiany kategorii dróg publicznych o symbolach KDD.14 i KDD.19 oraz usunięcia drogi publicznej o symbolu KDD.14. Obszar wchodzący w skład przedmiotowych dróg (KDD.14 i KDD.19) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna

												i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowani. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Wymagania te uzależnione są od prędkości projektowej dla danej drogi. • Usunięcia z rysunku planu projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.18. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie

												wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
35.	**I.61**	[…]	1. Projekt planu obejmuje obszary do tej pory nie zainwestowane, przedstawiające dużą wartość przyrodniczą jako korytarze ekologiczny oraz pełniące kluczową rolą w systemie przewietrzania miasta. Dolina rzeki Prądnik stanowi również bardzo ważny element w zakresie kształtowania stosunków aerosanitarnych, stąd podstawowym zadaniem planu jest właściwe zagospodarowanie nie tylko jej najbliższego otoczenia w formie parku rzecznego, ale również terenów z nim powiązanych w formie terenów otwartych. Zaproponowane zawężenie nadrzecznego pasa zieleni należy jednoznacznie ocenić jako działania niekorzystne dla środowiska przyrodniczego oraz mieszkańców.	13, 14/93, 46, 47/2, 47/1, 14/91, 14/84, 14/85, 14/86, 4/82, 51/19, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26, 51/18, 14/21, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/122, 14/81, 14/149	42 Krowodrza	MN.1, MN.2, MN/U.1, U.12, U.14, U.16, U.l7, KDZ.1, KDL.5, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1-8 oraz w części w pkt 10, 13	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-8 oraz w części w pkt 10, 13	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia otoczenia rzeki Prądnik pod park rzeczny. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 oraz teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 w których wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowane jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
	I.440	[…]										Ad.2 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). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenu

	I.506	[…]										oznaczonego symbolem U.12 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla terenów zabudowy mieszkaniowej, powierzchnię biologicznie czynną na poziomie 60 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych. Należy też zwrócić uwagę że projekt planu wprowadza w pobliżu terenów komunikacyjnych przeznaczenie mało wrażliwe na hałas czyli możliwość realizacji obiektów usługowych. Jest to najlepsza forma ochrony akustycznej wyznaczana na etapie planowania przestrzennego.
			2. Tereny zieleni przeznaczone jako U.12 powinna być uwzględniona w planie zagospodarowania przestrzennego jako tereny zieleni urządzonej jako tereny o charakterze zieleni parkowej oraz izolacyjnej chroniące istniejącą zabudowę mieszkaniową przez uciążliwością hałasu kolejowego.									Ad.3 Uwaga nie uwzględniona. Przedmiotowe działki znajdują się w zakresie planowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 (tzw. Trasa Galicyjska) mającej na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w północnej części Krakowa oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu w rejonie ul. Opolskiej, ul. Legnickiej i ul. Siewnej.
			3. Zadrzewione działki nr 542 i 544 obr. 43 Krowodrza powinny być uwzględniona w planie zagospodarowania przestrzennego jako tereny zieleni urządzonej.									Ad.4 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). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenów oznaczonych symbolami U.14, U.16, U.l7 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 27 (Siewna) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu ochrony najcenniejszej zinwentaryzowanej zieleni w przedmiotowych obszarach, minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 30 % (w terenach U.16 i U.17) oraz 40% (w terenie U.14) oraz nakaz realizacji dachów zielonych.
			4. Niezabudowane nieruchomości w obszarze U.14, U.16, U.l7 powinny pozostać jako tereny zieleni nieurządzonej.									
			5. Jako powierzchnia biologicznie czynna na terenie planu uznawana wyłącznie powierzchnia na									Ad. 5

			gruncie rodzimym - w świetle obowiązujących przepisów prawnych rozporządzenie, w sprawie warunków technicznych, jakim muszą odpowiadać budynki i ich usytuowanie wprowadza do polskiego porządku prawnego definicję terenu biologicznie czynnego, ale to nie oznacza, że w miejscowym planie zagospodarowania, należy stosować taką samą definicję. Można więc inne definicje. Nie ma więc przeszkód, żeby zdefiniować teren biologicznie czynny w planie miejscowym np. w ten sposób, że jako teren biologicznie czynny nie uznaje się dachów i tarasów. Przepisy w/w rozporządzenia mają pełnić funkcję ochronną, a przedmiotem tej ochrony jest przede wszystkim zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców/użytkowników obiektów budowlanych. Nic więc nie stoi na przeszkodzie, aby zwiększyć poziom tej ochrony, nie można go natomiast obniżyć. - dobrze byłoby załączyć do wniosku opinię prawną, że można wprowadzić zapis ograniczający powierzchnię biologicznie czynna tylko do powierzchni na gruncie rodzimym.									Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany definicji terenu biologicznie czynnego. Definicja ta została określona w przepisach odrębnych w brzmieniu: „terenie biologicznie czynnym - należy przez to rozumieć teren o nawierzchni urządzonej w sposób zapewniający naturalną wegetację roślin i retencję wód opadowych, a także 50% powierzchni tarasów i stropodachów z taką nawierzchnią oraz innych powierzchni zapewniających naturalną wegetację roślin, o powierzchni nie mniejszej niż 10 m^2, oraz wodę powierzchniową na tym terenie”. Ponadto, zgodnie z § 3 ust. 3 i § 143 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”: akt prawa miejscowego „nie może zmieniać lub uchylać przepisów regulujących sprawy, które nie należą do jej zakresu przedmiotowego lub podmiotowego (…)”. Powyższe jest również zawarte w art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „(…) sporządza projekt planu miejscowego (…) zgodnie (…) z przepisami odrębnymi”.
			6. Wprowadzenie obowiązku zabezpieczenia powierzchni biologicznie czynnej przed wjazdem samochodami, celem zapobieżenia przekształcaniu jej w parkingi.									Ad. 6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do ustaleń projektu planu dodatkowych zapisów odnoście powierzchni biologicznie czynnej. Zgodnie z projektem planu każda nowa inwestycja winna być realizowana w oparciu o ustalone parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy, które pozwolą na lokalizację parkingów bez uszczerbku dla powierzchni biologicznie czynnej.
			7. W przypadku niezbędnego usunięcia drzew konieczność wykonania kompensacji przyrodniczych w postaci nowych nasadzeń w ilości i o obwodach nie mniejszych od ilości i obwodów drzew usuwanych z zastosowaniem gatunków rodzimych.									Ad 7 Uwaga nieuwzględniona - w ustaleniach projektu planu nie wprowadza się zapisu o „kompensacjach przyrodniczych”, gdyż odbywa się to zgodnie z przepisami odrębnymi. Dodatkowo wyjaśnia się, że zgodnie z zasadami techniki prawodawczej nie można w ustaleniach planu powielać zapisów zawartych w przepisach odrębnych.
			8. Nowe zagospodarowanie terenu i architektura powinny uwzględniać najnowocześniejsze technologie proekologiczne. Rozwiązania w zakresie: zagospodarowania, spełnienia uwarunkowań przyrodniczych, konstrukcji, komunikacji, materiałów wykończeniowych, instalacji muszą odpowiadać wysokim standardom energooszczędności i nowoczesnych technologii proekologicznych. 9. (…)									Ad. 8 W art. 15 Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu ustaleń nakazujących stosowanie rozwiązań spełniających wysokie standardy energooszczędności oraz nowoczesnych technologii proekologicznych.

			10. Wnosi o zagospodarowanie wszystkich dachów jako instalacji fotowoltaicznych lub/ i zielonych dachów (dach obsadzony trwale roślinnością), terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, kawiarnianych, innych celów użytkowych; 11. (…) 12. (…)									Ad. 10 Uwaga nieuwzględniona w zakresie nakazu stosowania dachów zielonych na pozostałych budynkach. Ponadto stwierdza się że projekt planu zgodnie § 7 ust. 7 pkt 1 dopuszcza realizację dachów zielonych. W związku z powyższym pozostawia się obecne ustalenia w zakresie stosowanych materiałów pokryć dachowych.
			13. Wnosimy sprzeciw znacznemu poszerzeniu ul. Grażyny i połączeniu ul. Grażyny z ul. Siewną Boczną (działka 1181/18 i inne) KDD.19. Uwaga zawiera uzasadnienie									Ad. 13 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
36.	**I.63.**	[…]	1. W sporządzanym MPZP działki nr 871/2, 872/3, 868/1, 868/2, 869, 871/1, 870, 1054 obr. 42 Krowodrza powinny być objęte zapisem MW/U.6. Uwaga zawiera uzasadnienie	871/2, 872/3, 868/1, 868/2, 869, 871/1, 870, 1054	42 Krowodrza	MW/U.6, U.9				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2 oraz w części w pkt 1	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona dla części działki od strony projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1, gdzie pozostawia się teren o przeznaczeniu pod zabudowę usługową o symbolu U.9. Przedmiotowa zabudowa usługowa została wprowadzona w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej od istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych a także po to by wykluczyć konieczność stosowania środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym np. ekranów akustycznych. Zastosowane środki ochrony przed nadmiernym hałasem często źle wkomponowują się w otaczający krajobraz, tworząc kontrast pomiędzy środowiskiem naturalnym, a działalnością człowieka. Jednak poprzez odpowiednie zabiegi na etapie planowania przestrzennego można doprowadzić do sytuacji, że stosowanie środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie będzie konieczne. Im bardziej zabudowa lub teren jest wrażliwy na działanie hałasu powinien się znajdować dalej od drogi pełniącej funkcję ruchową. Najbliżej drogi głównej mogą znajdować mało wrażliwe na hałas obiekty komercyjne, magazynowe i parkingi, dalej przy drodze zbiorczej powinny się

												znajdować obiekty usługowe i handlowe, a najdalej zabudowa mieszkaniowa, szkoły i szpitale. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –cały Teren zabudowy usługowej o symbolu U.9 został włączony do Terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6.***
			2. Dodatkowo, cały obszar MW/U.6 powinien dopuszczać maksymalną wysokość zabudowy do 36 metrów. Dopasowałyby to wysokość zabudowy zarówno do terenów po zachodniej stronie tego terenu (budynki mieszkalne 12 kondygnacyjne przy ul. Grażyny), jak i po wschodniej stronie (budynki biurowe po drugiej stronie torów kolejowych w rejonie ul. Opolskiej i 29 Listopada). Niedopuszczenie zabudowy o wysokości 36 metrów, spowoduje „dziurę" w jednolitej zabudowie, która spowoduje dysonans urbanistyczny. Uwaga zawiera uzasadnienie.									Ad.2 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). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul . Opolskiej wprowadza wysokość 25m. W związku z powyższym, w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy została ustalona na takim poziomie w terenie MW/U.6.
37.	**I.64.**	[…]	1. Zmiany w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Siewna dotyczącej połączenia ul. Grażyny z ul. lmbramowską przez ul. Turystyczną i parking na działce 1180/3 obręb 43. **2.** (…) Uwaga zawiera uzasadnienie:	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1	Ad. 1 Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez

												istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
38.	**I.65** **I.72** **I.123** **I.136**	[…]	1. Nie zgadzam się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna” w części dotyczącej połączenia ulic Grażyny i Turystycznej przez teren parkingu osiedlowego. Uwaga zawiera uzasadnienie 2. Nie zgadzam się na likwidacje parkingu gwarantującego mieszkańcom, co najmniej 40 miejsc parkingowych położonych na terenie objętym wieczystą dzierżawą naszej spółdzielni. Uwaga zawiera uzasadnienie 3. (…)			KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 1, 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2	Ad. 1, 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie usunięcia drogi publicznej o symbolu KDD.18. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu

												przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).***
39.	**I.69**	[…]	Nie zgadzam się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna" w części dotyczącej znacznemu poszerzeniu ul. Grażyny i połączeniu ul. Grażyny z ul. Siewną Boczną (działka 1181/18 i inne) KDD.19. Uwaga zawiera uzasadnienie.	1181/18	43 Krowodrza	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul.

												Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
40.	**I.74** **I.112**	[…] […]	1.Nie wyraża zgody na wjazd od ul. Grażyny do ul. Turystycznej przez zamknięty bramą parking zlokalizowany na dz. nr 1180/3 obr. 0043 Krowodrza w Krakowie (działka objęta dzierżawą wieczystą spółdzielni Prądnik Biały) kosztem istniejących miejsc postojowych. Uwaga zawiera uzasadnienie 2.(…) Uwaga zawiera uzasadnienie	1180/3	43 Krowodrza	KDD.16, KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 3	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 3	Ad.1 Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia

												zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).***
			3.Proponuje zdecydowanie tańszy i prostszy sposób odsunięcia wylotu ul. Imbramowskiej w ul. Grażyny od ul Opolskiej - zmiana jego przebiegu na prostopadły do ul. Grażyny. Uwaga zawiera uzasadnienie									Ad.3 W nawiązaniu do uzasadnienia do pkt 1 uwagi, należy stwierdzić, że proponowane rozwiązanie nie zmieni sytuacji na skrzyżowaniu ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny.
41.	**I.79** **I.83** **I.111** **I.351**	[…] (Uwaga zawiera 192 podpisy) Towarzystwo na Rzecz Ochrony Przyrody […] (pismo zawiera podpisy 192 osób) […]	My niżej podpisani składamy wspólnie i indywidualnie stanowczy sprzeciw znacznemu poszerzeniu ul. Grażyny i połączeniu ul. Grażyny z ul. Siewną Boczną (działka 1181/18 i inne} KDD.19. Zdecydowaliśmy się nasze uwagi zawrzeć w jednym dokumencie ze względów technicznych. Podkreślamy, iż poniższe uwagi są zgodne z poglądami każdego mieszkańca z osobna. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
42.	**I.81**	[…]	Zgłaszam sprzeciw przeciwko poszerzeniu ul. Grażyny oraz połączeniu z ul. Siewną.	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.

43.	**I.84**	[…]	Wnosi o usunięcie połączenia ul. Siewnej z ul. Grażyny poprzez drogę KDD.19 oraz nie zgadza się na poszerzenie ul. Grażyny. Planowana zmiana wpłynie negatywnie na nasze zdrowie, bezpieczeństwo jak również w znacznym stopniu pogorszy warunki naszego życia. Droga oznaczona na projekcie jako KDD.19 jest regularnie wykorzystywana przez dorosłych mieszkańców i dzieci naszego Osiedla. Droga służy do niezbędnego przemieszczania się w kierunku Szkoły, Przedszkola, Kościoła, Poczty, placu Imbramowskieo i sklepów. Stworzenie w tym obszarze dwukierunkowej drogi i wprowadzenie wzmożonego ruchu samochodów będzie zdecydowanie owocowało zagrożeniem wypadkowym dla nas wszystkich tak dla dorosłych jak również i dzieci, a dla nich może w szczególności gdyż plac zabaw i teren zielony z górką saneczkową zlokalizowane byłyby obok ruchliwej ulicy. Wzmożony ruch samochodowy tuż pod oknami mieszkańców nieprawdopodobnie wpłynie na wzrost natężenia hałasu i zanieczyszczenia powietrza (spaliny), z którym miasto i my wszyscy krakowianie ambitnie walczymy. Ponadto nasze budynki mieszkalne nieprzystosowane są do natężenia drgań wywołanych wzmożonym ruchem samochodowym. Realizacja tego pomysłu będzie się wiązać także z koniecznością zmniejszenia powierzchni terenów zielonych oraz wycinką rosnących przy drodze drzew, a przez to zostaniemy pozbawieni „zielonych płuc" Osiedla, Powyższe argumenty stanowią zdecydowany sprzeciw planowanej inwestycji w tym miejscu.	-	-	KDD.14 KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
44.	**I.85**	Biuro Rozwoju Krakowa sp. z o. o.	1. Wnosi o korektę granicy strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczonej na działce nr 51/26 i na działce nr 51/19: a) uwaga dotyczy zmniejszenia szerokości tej strefy i jej lokalizacji na działce nr 51/26 i nr 51/19, tak by jej przebieg był równoległy do granicy działek i miał szerokość równą z szerokością strefy przy zachodniej granicy działki nr 51/25. Uwaga zawiera uzasadnienie 2. (….) Uwaga zawiera uzasadnienie	51/26 51/19	42 Krowodrza	MN.1				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 3, 4, 5	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 3, 4, 5	Ad.1 Powierzchnia strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczona na rysunku planu w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1 jest optymalna i została wyznaczona w celu zwiększenia bufora zieleni w ramach doliny rzeki Prądnik. Podczas realizacji inwestycji inwestor będzie mógł zbilansować w przedmiotowej strefie minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego. Projekt planu został pozytywnie zaopiniowany w tym zakresie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
			3. Składający uwagę wnosi o korektę wysokości zabudowy do 11 m w celu zachowania ładu przestrzennego. Uwaga zawiera uzasadnienie								Ad.3 W terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1, w celu ograniczenia intensywności zabudowy oraz ze względu na bliskość terenów zieleni urządzonej, przyjęto wysokość zabudowy na poziomie 9 m.
			4. Składający uwagę wnosi o korektę minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do 50%. Uwaga zawiera uzasadnienie								Ad. 4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanego wskaźnika powierzchni

												biologicznie czynnej ze względu na konieczność zachowania zgodności ustaleń projektu planu z ustaleniami Studium. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu winien być sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Zgodnie z kierunkami zagospodarowania przestrzennego określonymi w Studium część przedmiotowych działek w terenie MN.1 położona jest w strefie kształtowania systemu przyrodniczego, dla którego wprowadzono odrębną wartość wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej min. 60 %. W związku z powyższym, w projekcie planu minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego w terenie MN.1 został ustalony na takim poziomie. Wysokość przyjętego minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego jest właściwa dla ustalonego przeznaczenia terenu i sposobu kształtowania zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w układzie wolnostojącym i bliźniaczym.
			5. Składający uwagę wnosi o korektę minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy z 0,25- 0,8 na wielkość 0,25 -1,0. Uwaga zawiera uzasadnienie								Ad.5 Przyjęty wskaźnik intensywności zabudowy (0,25 - 0,8) jest wynikiem ustalonych w projekcie planu wskaźników dla zabudowy jednorodzinnej przyjętych zgodnie ze Studium. Ze względu na nieuwzględnienie uwagi w zakresie zmiany wysokości zabudowy (Ad. 3) - wskaźnik intensywności zabudowy pozostawia się bez zmian.
45.	**I.86**	[…]	1. Składający uwagę wnosi o: likwidację funkcji oznaczonej w planie symbolem ZP.l zlokalizowanej na działce o nr 46 i 13 oraz ZPz.l zlokalizowanej na działce nr 13 i włączenie tych obszarów odpowiednio: na działce nr 46 do MN1 i na działce nr 13 do MN/U.l. oraz wyznaczenie na miejscu terenu ZP.l i ZPz.l strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych. Uwaga zawiera uzasadnienie	47/2, 13, 46	42 Krowodrza	MN1, MN/U.l, ZP.l, ZPz.l				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2, 4, 5, 6	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 4, 5, 6	Ad. 1 Projekt planu utrzymuje tereny zieleni urządzonej oznaczone symbolem ZP.1 zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika” w celu utrzymania minimalnej zielonej otuliny wzdłuż rzeki Prądnik. Ponadto wprowadza tereny zieleni o symbolu ZPz.l w strefie 10 m od granicy terenu zamkniętego w celu ograniczenia zabudowy w przedmiotowej strefie oraz zachowanie zielonego bufora mającego pełnić funkcję ochrony akustycznej dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przed skutkami oddziaływania linii kolejowej.
			2. Składający uwagę wnosi o korektę granicy strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczonej na działce nr 47/2, nr 46 oraz na działce nr 13. Uwaga dotyczy: • zmniejszenia szerokości tej strefy na działce nr 47/2 tak by jej przebieg był równoległy do zachodniej granicy działki i miał szerokość równą z szerokością strefy przy zachodniej granicy działki 51/25,								Ad.2 Powierzchnia strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczona na rysunku planu w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1 w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 jest optymalna i została wyznaczona w celu zwiększenia bufora

			• zmniejszenia szerokości tej strefy i jej lokalizacji na działce nr 46 tak by jej przebieg pokrywał się z wnioskowanym do likwidacji terenem ZP.l i był równoległy do zachodniej granicy działki, • zmniejszenia szerokości tej strefy i jej lokalizacji na działce nr 13 tak by jej przebieg pokrywał się z wnioskowanym do likwidacji ZP.l i był równoległy do zachodniej granicy działki, 3. (…)									zieleni w ramach doliny rzeki Prądnik. Podczas realizacji inwestycji inwestor będzie mógł zbilansować w przedmiotowej strefie minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego. Projekt planu został pozytywnie zaopiniowany w tym zakresie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. 3.(…)
			4. Składający uwagę wnosi o korektę wysokości zabudowy do 11 m w celu zachowania ładu przestrzennego. Uwaga zawiera uzasadnienie									Ad.4 W terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1 oraz w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 w celu ograniczenia intensywności zabudowy oraz ze względu na bliskość terenów zieleni urządzonej, przyjęto wysokość zabudowy na poziomie 9m.
			5. Składający uwagę wnosi o korektę minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do 50%.									Ad. 5 Uwaga nieuwzględniony w zakresie proponowanego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej ze względu na konieczność zachowania zgodności ustaleń projektu planu z ustaleniami Studium. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu winien być sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Zgodnie z kierunkami zagospodarowania przestrzennego określonymi w Studium część przedmiotowych działek w terenie MN.1 położona jest w strefie kształtowania systemu przyrodniczego, dla którego wprowadzono odrębną wartość wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej min. 60 %. W związku z powyższym, w projekcie planu dla terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN.1) i terenu zabudowy mieszkaniowej z usługami (MN/U.1), dla ujednolicenie wartości tego wskaźnika, ustalono minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie min. 60 %. Wysokość przyjętego minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego jest właściwa dla ustalonych przeznaczeń terenów i sposobu kształtowania zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w układzie wolnostojącym i bliźniaczym.
			6. Składający uwagę wnosi o korektę minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy z 0,25- 0,8 na wielkość 0,25 -1,0. Uwaga zawiera uzasadnienie 7. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie									Ad.6 Przyjęty wskaźnik intensywności zabudowy (0,25 - 0,8) jest wynikiem ustalonych w projekcie planu wskaźników dla zabudowy jednorodzinnej przyjętych zgodnie ze Studium. Ze względu na nieuwzględnienie uwagi w zakresie zmiany wysokości zabudowy

												(Ad. 3) - wskaźnik intensywności zabudowy pozostawia się bez zmian.
46.	**I.90**	[…]	Jako właściciel mieszkania przy ul. Siewnej 21/42, chciałbym zgłosić sprzeciw odnośnie połączenia ulic Siewna i Grażyny przez teren osiedla SM PBW. Przebiega tedy ciąg spacerowy do parku jak i na plac Imbramowski tamtędy dzieci chodzą do szkoły a mniejsze z rodzicami do przedszkola. Istnieje przecież inna możliwość połączenia Siewnej z placem Ibramowskim - wprowadzenie ruchu dwukierunkowego na ulicy Jabłonnej, co prawdopodobnie sprowadza się do namalowania pasów i nie utrudni życia mieszkańcom.	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie organizacji ruch w ramach ul. Jabłonnej. W art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu ustaleń z zakresu organizacji ruchu oraz sposobu realizacji inwestycji drogowej.
47.	**I.93**	[…]	1. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie. 2. Wnosi o usunięcie połączenia ul. Grażyny z ul. Turystyczną poprzez drogę KDD.18. 3. Wnosi o przywrócenie skrzyżowania ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny poprzez drogę KDD.16.	-	-	KDD.16 KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2, 3	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2, 3	Ad. 2, 3 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla

												pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.***
48.	**I.94** **I.95**	[…] […]	1. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie. 2. Wnosi sprzeciw w związku z planowana likwidacją parkingu objętego terenem przeznaczonym pod drogę KDD.18. 3. Wnosi o przywrócenie skrzyżowania ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny poprzez drogę KDD.16.	1181/18	43 Krowodrza	KDD.16 KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2, 3	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2, 3	Ad. 2, 3 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w

												znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.***
49.	**I.96** **I.202** **I.203**	[…] […] […]	Składają zdecydowany sprzeciw w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP Siewna przebudowy ul. Szafirowej i połączenie jej ze skrzyżowaniem ul. Jabłonna, Nad Strugą oraz ul. Legnicką i stawiam wniosek o wykreślenie tej propozycji z projektu planu MPZP.	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna).

												Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
50.	**I.100**	[…]	Nie wyrażam zgody na budowę nowej drogi i znaczne poszerzenie ul. Grażyny i połączenie jej z ul. Siewną Boczną. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
51.	**I.101**	[…]	Zgłaszam sprzeciw wobec poszerzenia ul. Grażyny oraz połączenia jej z ul. Siewną Boczną.	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
52.	**I.104**	[…]	Przedmiot i zakres wniosku, dotyczy niewielkiego skrawka utwardzonego przez Spółdzielnię terenu z boku bloku Siewna 23B, przeznaczonego obecnie na miejsca parkingowe wyłącznie dla jego mieszkańców. Ma on jednak duże znaczenie dla mieszkańców bloku 23B gdyż: • Skrawek ten znajduje się w sąsiedztwie obecnych terenów zielonych w tej okolicy	1181/21	43 Krowodrza	ZP.11				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona. Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.

			oznaczonych w przytoczonym Projekcie symbolem ZP11 i stanowi zaledwie małą część projektowanego obszaru o tym samym oznaczeniu ZP.11, • Jest obecnie jedynym miejscem, gdzie mogą parkować tylko mieszkańcy Siewna 23b • Istniejący mały parking nie koliduje z funkcjonalnością obecnych na tym terenie: placem zabaw dla dzieci, górką saneczkową, trawiastym boiskiem i pieszym ciągiem komunikacyjnym • Nie stanowi żadnych utrudnień dla ruchu pieszego mieszkańców Osiedla i nie stwarza żadnych problemów związanych z bezpieczeństwem Uważam, że włączenie tego małego miejsca w duży teren oznaczony jako ZP11 nie wpłynie zasadniczo na ogólne przeznaczenie tego terenu zawartego w projekcie, natomiast pozbawi w praktyce mieszkańców bloku Siewna 23B możliwości parkowania, gdyż na dotychczasowej ulicy Siewnej bocznej znalezienie takiego miejsca jest często niemożliwe, gdyż jest to miejsce ogólnodostępne.									
53.	**I.108**	[…]	1. (…) 2. Proponuję dokonanie w nim zmian. Realizacja tego projektu w zaplanowanej formie nie zapewni usprawnienia komunikacji w tym rejonie. Szczególnie dotyczy to skrzyżowania ulicy Imbramowskiej i Grażyny. Przy aktualnej zabudowie nie jest możliwe zapewnienie dwukierunkowości odcinkowi ulicy Turystycznej, od skrzyżowania z ulicą Imbramowską do planowanej ulicy oznaczonej na pianie zagospodarowania jako KDD 18. Jeżeli uda się zrealizować ulicę jednojezdniową z dwoma wydzielonymi pasami ruchu, odbędzie się to kosztem likwidacji chodnika dla pieszych. W terenie z intensywnym zamieszkaniem zagrozi to bezpieczeństwu pieszych. Warto wspomnieć, że w ostatnich latach gęstość zamieszkania Osiedla Prądnik Biały Wschód stale wzrasta. Powstają kolejne budynki wielomieszkaniowe. Na wspomnianym odcinku ul Turystycznej, pasy w obu kierunkach będą zbyt wąskie, aby bezpiecznie mogły się mijać dwa pojazdy osobowe. Wymuszenie takiego ruchu samochodowego spowoduje całkowitą blokadę komunikacyjną w szczytowych okresach działalności Placu Imbramowskiego. Po ograniczeniu liczby miejsc parkingowych w ramach projektu, dla celów parkowania wykorzystane będą chodniki i tereny z zielenią. Szczególnie dotyczy to pojazdów należących do klientów Placu Imbramowskiego Oczywiście bardzo ważne dla mieszkańców osiedla są miejsca parkingowe. Jednak wprowadzenie intensywnego ruchu w sam środek			KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w

			osiedla mieszkaniowego wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo pieszych. Miejsce w którym ma powstać ulica KDD 18 jest głównym ciągiem komunikacyjnym pieszych w kierunku Zachód-Wschód osiedla. Z bardzo dużym prawdopodobieństwem można się spodziewać wypadków z udziałem pieszych. Mowa tu głównie o seniorach oraz dzieciach. Osiedlowa ulica Imbramowska wykorzystywana jest dla ruchu tranzytowego. Stała się alternatywą dla ominięcia „korków" na ul Opolskiej, z i do Mackiewicza. Proponowana przebudowa sankcjonuje niezgodne z przeznaczeniem wykorzystanie ul. Imbramowskiei. Najskuteczniejszym rozwiązaniem poprawiającym bezpieczeństwo jest zlikwidowanie lewoskrętu zarówno z ulicy Imbramowskiej w ulicę Grażyny oraz z ulicy Grażyny w Imbramowską. Płynność ruchu znacznie można poprawić przebudowując skrzyżowanie ul Grażyny i Legnicka na ruch okrężny. Po ukończeniu północnej obwodnicy Krakowa intensywność ruchu ul. Opolskiej znacznie zmaleje, a niefortunne i niebezpieczne, doraźne rozwiązanie w postaci ulicy KDD.18 pozostanie.								znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
54.	**I.128** **I.151**	[…] […]	1. Wyrażam sprzeciw na połączenie ul. Grażyny z ul. Turystyczną poprzez istniejący zamknięty parking działka nr 1180/3 - KDD. 18), będący jedynym możliwym dla mieszkańców budynków Turystyczna 5, Turystyczna 6 miejscem do parkowania Spółdzielnia aby utrzymać w dobrym stanie miejsca postojowe, które służą wyłącznie mieszkańcom zainwestowała w ich remont bardzo duże środki finansowe. Przyjęcie zaproponowanego rozwiązania spowoduje, że miejsca postojowe staną się ogólnodostępne i być może przyszłości, objęte opłatami (parkometry) a sąsiedztwo Placu Imbramowskieg i bud. Vinci przyczyni się w dużym stopniu, że obecnych miejsc postojowych nie będzie dla mieszkańców Spółdzielni. Zaproponowane rozwiązanie wprowadza duże natężenie ruchu pojazdów w spokojniej enklawie. Pogorszy się wówczas komfort i bezpieczeństwo mieszkańców, wystąpi duże zagrożenie wypadkowe, wzrost hałasu i zanieczyszczenia powietrza - utracimy rosnące tam drzewa. Natomiast Państwa uzasadnienie o niebezpiecznym sąsiedztwie dwóch	902, 903, 904, 1180/3	43 Krowodrza	KDD. 18, KDD.19, ZPz.9				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.

			skrzyżowań nie ma podstaw aby tak twierdzić. Żadne zdarzenia nawet drobnej kolizji w tym miejscu nie są nam znane bo nie miały miejsca. Oczywiście zawsze należy dążyć do poprawy bezpieczeństwa— może należałoby wprowadzić pewne usprawnienia na skrzyżowaniu ulic Opolskiej - Grażyny z ulicą Imbramowską lub rozważyć możliwość przebudowy tego skrzyżowania. 2. (…) 3. (…)									Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).***
55.	**I.157** **I.167**	[…] […]	My Mieszkańcy obszaru ulicy Siewnej, przeglądając wstępną dokumentację planu zagospodarowania przestrzennego naszej okolicy, stwierdzamy, że w Wydziale Planowania Przestrzennego zasiadają ludzie, którzy niestety nie są rzeczowo obznajomieni z terenem, który na siłę chcą obsłużyć drogą przejazdową dla ogółu ludności jak i samochodów, dlatego chcemy zadać pytanie - czy jest to celowe czynienie tych wypaczonych planów mieszkańcom naszego spokojnego Osiedla? Inwestycja budowy linii tramwajowej jest od nas wszystkich mieszkańców Krakowa Północnego od dawna wyczekiwana i celowa. Owszem, mamy	-	-	KDD.19, KDL.5, KDZ.1				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie skierowania głównego potoku ruchu ulicami: Nad Strugą, Grażyny, Legnicką. Projekt planu przewiduje nadrzędną funkcję dla projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1.

			wiedzę o utrudnieniach występujących i związanych z robotami wyżej wymienionej inwestycji, ale czy faktycznie musi się powyższe wiązać z tak dużymi utrudnieniami życia mieszkańców Osiedla Prądnik Biały Wschód. Wymarzona przez Wydział Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa planowana droga ograniczy drogę dojścia ludziom, czy to młodym jak i starszym, dojście do sklepu „Auchan", a także odprowadzanym dzieciom tak do przedszkola jak też i do pobliskiej szkoły podstawowej. Tym właśnie sposobem jak zauważamy spotęguje się niebezpieczeństwo częstych wypadków związanych ze wzmożonym ruchem samochodowym. Niepokoi nas jeszcze sprawa, że w związku bezplanowego, a na kolanie ułożonego projektu powyższej drogi, wielu ludzi posiadający samochody zostaną pozbawieni miejsc postojowych swoich pojazdów. Niezbędną w tym przypadku alternatywą jest skierowanie silnego ruchu omijającego utrudnienia remontowanej drogi jest puszczenie biegu ulicami - „Nad Strugą" dalej przez ulicę „Legnicką" i ulicą „Grażyn/' połączyć z ulicą „Opolską". Ta proponowana trasa nie spowoduje tak wielkiego jak zaplanowano wcześniejszym bezmyślnym projektem zamieszania, ponieważ jest to teren w małej części zabudowany i w niewielkiej części wykorzystywany przez ludzi pieszych. Infrastruktura ulicy Legnickiej - drogi mającej tak chodnik dla pieszych jak i odpowiednią szerokość, nie mówiąc o tym, że akurat w tamtej przestrzeni nie ma takiego zagęszczenia ruchu pieszego, a jeszcze teraz i ruchu samochodowego jest w pełni bezpieczna! Czy pracownicy pracujący w powyższym Urzędzie upewniali się osobiście jak wygląda życie na osiedlu i jaki żywy ruch panuje, czy tylko polegali na martwym oglądzie przeglądanego tylko z mapek terenu i jaki rozgardiasz tym sposobem mogą nam mieszkańcom zafundować? Powód według powyższych argumentów jest bardzo prosty - wyrażamy Jako mieszkańcy Osiedla Biały Prądnik Wschód stanowczy przeciw tychże planów.									
56.	**I.159**	[…]	W związku z wyżej opisanym projektem zagospodarowania przestrzennego „Siewna", chciałbym wyrazić swój zdecydowany sprzeciw dotyczący planowanego wyznaczenia drogi KDD.14 oraz KDD.19 jako odcinka przelotowego łączącego ulicę Siewną z ulicą Grażyny (która w zamierzeniu ma przechodzić przez środek spółdzielni mieszkaniowej), a zarazem zmniejszaniem liczby miejsc postojowych, włączając w to również otoczenie drogi KDD. 18. Uwaga zawiera uzasadnienie Już sześć lat temu, podczas konsultacji społecznych związanych z budową linii tramwajowej wraz z przyległą infrastrukturą, przedstawione zostały argumenty świadczące o tym, że ruch z ulic Bociana/Siewna przeniesie się z ul. Mackiewicza na ul. Pachońskiego w kierunku „Trasy Wolbromskiej", natomiast wybudowanie linii tramwajowej	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Uwaga nieuwzględniona w zakresie drogi KDD.18. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu

			dodatkowo zredukuje ruch samochodowy na tej ulicy. W związku z tym zaskakujące jest szukanie kolejnego połączenia do ul. Opolskiej, które niewątpliwie będzie negatywnie oddziaływało na komfort życia na osiedlu. W przeciwieństwie do ul. Mackiewicza, bloki na drodze KDD.14 są trzykrotnie bliżej siebie, co powoduje, że każdy przejazd głośniejszego pojazdu generuje uciążliwy hałas (już z uwagi na to, mieszkańcy wnioskowali o przeniesienie terminu odbioru odpadów szklanych). W tej sytuacji budowa drogi o szerokości 23 m (jak to zostało przedstawione w planie) pociągnie również za sobą wycinkę drzew, których ochrona, ze względu na pozytywny wpływ na mikroklimat, szczególnie w przestrzeni miejskiej powinna być brana pod uwagę. Oczywistym jest również to, że ruch samochodowy pomiędzy dość ciasną zabudową spowoduje kumulowanie się spalin i pyłów, co szczególnie w miesiącach zimowych zintensyfikuje lokalnie smog, a to z kolei zwiększy zachorowalność oraz śmiertelność związaną z chorobami układu krążenia i oddechowego. Ponadto wzmożony ruch samochodowy negatywnie wpłynie na bezpieczeństwo pieszych, co jest szczególnie niepokojące ze względu na znajdującą się w pobliżu szkołę oraz place zabaw. Kolejnym negatywnym skutkiem proponowanych zmian jest próba redukcji liczby miejsc postojowych, zarówno wzdłuż wyżej wymienionych dróg, jak i na działkach 1180/3, 1181/21. Chciałbym zauważyć, iż parkingi spółdzielni są w dużej mierze otwarte, co powoduje, iż mieszkańcy innych osiedli - w szczególności z osiedla Mozarta - korzystają z tego faktu. A to z kolei powoduje, że mieszkańcy spółdzielni „Prądnik Biały Wschód" nie mają gdzie zaparkować wieczorem samochodu. Rozumiem, że celem miasta jest zapewnienie poziomu 120 miejsc postojowych na 100 mieszkań. Jednak nie zostanie on osiągnięty przez ich likwidację, natomiast spowoduje jedynie to, że osiedla zaczną się grodzić, a to utrudni ogólną komunikację, a w szczególności dojazd służb, również tych ratunkowych. Reasumując, wnoszę o nieumieszczanie w planie zagospodarowania przestrzennego drogi KDD.14, KDD.18 oraz KDD. 19 jako drogi „przejazdowej" oraz uwzględnienie obecnie istniejących miejsc postojowych.								powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).***
57.	**I.164**	[…] Pismo zawiera 68 podpisów)	My niżej podpisani składamy stanowczy sprzeciw znacznemu poszerzeniu ul. Grażyny i połączeniu ul. Grażyny z ul. Siewną Boczną (działka 1181/18 i inne) KDD.19. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie

												skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
58.	**I.166** **I.227**	[…] […] (96 osób podpisanych na liście)	1. Niedopuszczalne jest skasowanie dotychczasowego połączenia ulicy Imbramowskiej z ulicą Grażyny. Należy bezwzględnie przywrócić to połączenie ulic. A jeśli trzeba, to należy przebudować skrzyżowanie z ulicą Opolską tak, żeby zachować bezpośrednie połączenie tych ulic. Ponadto, przebudowując to skrzyżowanie należy zapewnić także pas wydzielony do zawracania, w celu umożliwienia jazdy w kierunku ul. 29 Listopada. Nawet w obecnych warunkach ruchowych, istniejące połączenie tych dwóch ulic jest na tyle bezpieczne, że nie zdarzyły się w tym miejscu żadne wypadki, czy kolizje. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	ZPz.9, ZP.19, KDD.14, KDD.16, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2, 5	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 5	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji

												wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.***
	I.397	[…]										Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny
	I.454	[…]	2. Karygodne jest wyznaczenie nowego połączenia z ulicy Grażyny do ulicy Imbramowskiej przez dotychczasowy zamknięty parking (ogrodzony i zamknięty dla samochodów mieszkańców osiedla PBW, a w szczególności dla mieszkańców ul. Turystycznej 5 i 6) i przez ulicę Turystyczną, a przez co szczytem wszystkiego jest skierowanie ogromnego ruchu samochodowego przez bardzo „wąskie gardło", jakim jest odcinek wylotowy ulicy Turystycznej do ulicy Imbramowskiej, pomiędzy zabudowaniami Piekarni Franczak i budynków jednorodzinnych. Uwaga zawiera uzasadnienie 3. (…) 4. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie.									

												pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
			5. Zamiast wpychać ogromny ruch samochodowy pomiędzy zabudowania, należy wybudować nowy odcinek klasy drogi dojazdowej (KDD) Jako alternatywę można zaproponować przeprowadzenie drogi KDD od skrzyżowania ulic Siewnej i Siewnej-Bocznej do skrzyżowania ulic Jabłonna, Szafirową, Legnicką, Nad Strugą, wzdłuż zaznaczonego na zielono terenu ZP.19. Odcinek ten w większości nie zawiera zabudowań mieszkalnych, lub zabudowania są dość odległe, a znacznie ułatwiłoby przejazd z ulicy Siewnej w kierunku ulicy Legnickiej (KDL5) i ulicy Opolskiej drogą KDZ1. Proszę o rozważenie alternatywnych opcji przeprowadzenia ruchu zamiast prowadzić go przez środek osiedla i pośród zabudowań o charakterze edukacyjnych i zdrowotny. Uwaga zawiera uzasadnienie.								Ad.5 Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zieleń publiczną oznaczoną w projekcie planu jako tereny o symbolach ZP.13 i ZP.19 stanowiące ważny element systemu zieleni oraz w istniejące ciągi piesze.
59.	**I.177** **I.195** **I.196**	[…] […] […]	Nie zgadzam się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna” w części dotyczącej połączenia ulicy Grażyny z ulicą Turystyczną poprzez istniejący zamknięty parking (1180/3) i zamknięcia istniejącego połączenia ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny. Uwaga zawiera uzasadnienie	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku

												bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).***

60.	**I.179**	Rada i Zarząd Dzielnicy IV Prądnik Biały	Na podstawie § 3 pkt. 4 lit. a uchwały Nr XCIX/1498/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie: organizacji i zakresu działania Dzielnicy IV Prądnik Biały w Krakowie (t.j. Dz. U. Woj. Mał. z 2019 r. poz. 5466) oraz w oparciu o uchwałę nr 11/33/2018 w sprawie upoważnienia Zarządu Dzielnicy IV Prądnik Biały z dnia 21.12.2018 r., Zarząd Dzielnicy IV Prądnik Biały uchwala, co następuje: Opiniuje się negatywnie proponowaną zmianę układu komunikacyjnego ul. Grażyny, ul. Turystycznej i ul. Imbramowskiej, w tym przede wszystkim: utworzenia głównego ciągu komunikacyjnego pomiędzy ul. Imbramowską i ul. Grażyny przez ul. Turystyczną brak połączenia bezpośredniego połączenia ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny.	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie

												przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.***
61.	**I.180**	B2 Studio Spółka z o. o Lokafarm, ZIKO sp, z o.o. […] Lokafarm, ZIKO sp, z o.o.	1) (….) Uwaga zawiera uzasadnienie. 2) uszczegółowienie ustaleń §7 ust.6 pkt.8 poprzez dopuszczenie zastosowania na elewacjach budynków POLIWĘGLANU LITEGO (który może zastępować szyby w oknach czy w przypadku balustrad balkonowych. 3) (…) Uwaga zawiera uzasadnienie.	1173/1, 1173/2, 1174/7, 1196, 1174/8, 1156, 1155/1	43 Krowodrza.	U/KU.2				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2, 4, 5, 8	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2, 4, 5, 8	Ad.2 Usunięcie zakazu stosowania jako materiału wykończeniowego poliwęglanów będzie się wiązało z wprowadzeniem mało estetycznych rozwiązań na elewacje budynków. Ponadto należy stwierdzić że ustalenie zawarte §7 ust.6 pkt.8 lit. a ogranicza się do materiałów wykończeniowych i nie określa z czego mają zostać wykonane okna budynków W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.
			4) zwiększenie maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy z 40 do 50% (korekta zapisu W §37 ust.2 pkt.l.). Uwaga zawiera uzasadnienie.									Ad.4 Wprowadzone w projekcie planu wskaźniki w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania w tym maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy są optymalne i nie naruszają ustaleń zawartych w studium. W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.
			5) zwiększenie maksymalnej wysokości zabudowy dla wielopoziomowych garaży nadziemnych z 15 m do 21m (KOREKTA ZAPISU W §37 ust.2pkt.4b.). Uwaga zawiera uzasadnienie. 6) (…) Uwaga zawiera uzasadnienie. 7) (…) Uwaga zawiera uzasadnienie.									Ad.5 Wprowadzona w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy jest optymalna dla wielopoziomowych garaży nadziemnych, uwzględnia chłonność istniejącego układu komunikacyjnego oraz ma na uwadze ochronę ładu przestrzennego, przy tym nie narusza ustaleń zawartych w studium. W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.
			8) zmiana usytuowania obszaru zieleni osiedlowej na rysunku planu w sposób wskazany w załączniku do niniejszego pisma. Uwaga zawiera uzasadnienie.									Ad.8 Uwaga nieuwzględniona. Strefa zieleni w ramach terenów inwestycyjnych została wyznaczona w celu ochrony istniejącej zieleni.
62.	**I.181** **I.234** **I.303**	Lokafarm, ZIKO sp, z o.o. […] B2 Studio Spółka z o. o	1. Wnoszą o włączenie w planie miejscowym działek ewidencyjnych numer 871/2, 872/3, 867/4, 868/2, 871/1, 868/1 obr. 43 jedn. ewid. Krowodrza do terenu oznaczonego symbolem MW/U.6 - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami; Uwaga zawiera uzasadnienie	871/2, 872/3, 867/4, 868/2, cz. dz. 871/1,	43 Krowodrza	MW/U.6, U.9, ZP.17				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2, 3, 5 oraz w części w pkt 1, 4	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona dla części działki od strony projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1, gdzie pozostawia się teren o przeznaczeniu pod zabudowę usługową o symbolu U.9.

	I.412 **I.413** **I.473** **I.495**	B2 Studio Spółka z o. o Lokafarm, ZIKO sp, z o.o. […] Lokafarm, ZIKO sp, z o.o.	2. Wnoszą o włączenie w planie miejscowym działek ewidencyjnych numer 861, 862, 860, 831 obr. 43 jedn. ewid. Krowodrza do terenu oznaczonego symbolem MW/U.6 - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami. Ewentualnie, w przypadku nie uwzględnienie przedmiotowej uwagi, wnoszę o wprowadzenie w zapisach planu dotyczących terenu ZP.17 postanowień umożliwiających wyjazd i wyjazd interwencyjny wozu strażackiego z działek budowlanych o nr. 871/2, 872/3, 867/4, 868/2, ez. dz. 871/1, 868/1 poprzez zastosowanie nawierzchni przepuszczalnej (na podbudowie drogowej). Uwaga zawiera uzasadnienie	868/1, 888/1, 888/2, cz. dz. 871/1, 887, 886/2, 861, 862, 860, 831							Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2, 3, 5 oraz w części w pkt 4	Przedmiotowa zabudowa usługowa została wprowadzona w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej od istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych a także po to by wykluczyć konieczność stosowania środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym np. ekranów akustycznych. Zastosowane środki ochrony przed nadmiernym hałasem często źle wkomponowują się w otaczający krajobraz, tworząc kontrast pomiędzy środowiskiem naturalnym, a działalnością człowieka. Jednak poprzez odpowiednie zabiegi na etapie planowania przestrzennego można doprowadzić do sytuacji, że stosowanie środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie będzie konieczne. Im bardziej zabudowa lub teren jest wrażliwy na działanie hałasu powinien się znajdować dalej od drogi pełniącej funkcję ruchową. Najbliżej drogi głównej mogą znajdować mało wrażliwe na hałas obiekty komercyjne, magazynowe i parkingi, dalej przy drodze zbiorczej powinny się znajdować obiekty usługowe i handlowe, a najdalej zabudowa mieszkaniowa, szkoły i szpitale. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –cały Teren zabudowy usługowej o symbolu U.9 został włączony do Terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6.*** Ad.2 Przedmiotowa uwaga wnosi o włączenie do terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6 teren zieleni urządzonej o symbolu ZP.17 oraz fragment terenu drogi publicznej o symbolu KDZ.1. Projekt planu wyznacza drogę publiczną o symbolu KDZ.1 w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej obszaru objętego projektem planu, a teren zieleni urządzonej ZP. 17 w celu stworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznej w rejonie drogi publicznej klasy zbiorczej oraz planowanych terenów zabudowy usługowej i mieszkaniowej. Ponadto należy stwierdzić że wszelką obsługę komunikacyjną terenu objętego uwagą projekt planu przewiduje poprzez drogę publiczną klasy lokalnej o symbolu KDL.5. Wyznaczona na projekcie planu strefa zieleni w ramach terenów inwestycyjnych umożliwia realizację zjazdów na drogę publiczną zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 7.

			3. Wnoszą o zmianę wysokości zabudowy dla terenu o symbolu MW/U6 poprzez jej ustalenie do: -25m (w pasie 20m od krawędzi jezdni ul. Legnickiej); -36m w pozostałej części terenu; Uwaga zawiera uzasadnienie 4. Wnoszą o zmianę wskaźnika intensywności dla terenu MW/U.6 poprzez jego zwiększenie do poziomu 3,4; Uwaga zawiera uzasadnienie 5. Wnoszą o zmianę wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla terenu MW/U6 poprzez jego ustalenie na poziomie do 40%. Uwaga zawiera uzasadnienie 6. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie									Ad.3 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). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul . Opolskiej wprowadza wysokość 25m. W związku z powyższym, w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy została ustalona na takim poziomie w terenie MW/U.6. Ad. 4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie podniesienia maksymalnego wskaźnika intensywności zabudowy do poziomu 3,4. Ad.5 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). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%.
63.	**I.182** **I.232** **I.296**	[…] […] Klub Sportowy Clepardia	1) Przeznaczenia części działki nr 669/3 obr. 43 Krowodrza, jako tereny oznaczone symbolami ZP.4 i ZP.6 - tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park, spowoduje wygaśniecie prawa Klubu do tej części nieruchomości i w konsekwencji kompleks sportowy pozostanie bez terenów zielonych stanowiących nierozłączną część kąpieliska i kempingu, 2) Przeznaczenie w części działki nr 668/1 obr. 43 Krowodrza, jako teren oznaczony symbolem ZP.6 - tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park, spowoduje wygaśniecie prawa Klubu do tej części nieruchomości i konsekwencji kompleks sportowy pozostanie bez terenów zielonych stanowiących nierozłączną część kąpieliska,	669/3 i 668/1	43 Krowodrza	ZP.4, ZP.6, U.3, US.1, US.2				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2, 5 oraz w części w pkt 1, 3, 6, 7, 8	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2, 5 oraz w części w pkt 1, 3, 6, 7, 8	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia części terenu zieleni urządzonej ZP.4 obejmującego część działki nr 669/3 obr. 43 Krowodrza pod teren usług sportu i rekreacji o symbolu US.2. Na rysunku projektu planu pozostawia się wąski pas terenu ZP.4 zlokalizowanego przy terenie WS.2 w celu zabezpieczenia obudowy biologicznej potoku Bibiczanka. Ad.2 Przedmiotowa działka znajduje się po za obszarem z którego faktycznie korzysta klub Clepardia, jest to teren nieogrodzony i ogólnodostępny dla mieszkańców os. Prądnik Biały Wschód. Teren oznaczony symbolem ZP.6 - tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park został wyznaczony w celu zapewnienia publicznego dostępu od północy dla mieszkańców pobliskich terenów do

												projektowanego placu publicznego oznaczonego symbolem KP.1.
			3) przeznaczenie w części działki nr 668/1 obr. 43 Krowodrza, jako teren oznaczony symbolem – KP. l - teren placu o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny plac miejski, spowoduje wygaśniecie prawa Klubu do tej części nieruchomości i w konsekwencji kompleks sportowy pozbawiony zostanie formalnego dostępu do drogi publicznej od strony ul. Mackiewicza oraz pozostanie bez terenu zapewniającego miejsca postojowe z terenami zielonymi stanowiących nierozłączną część kąpieliska, skutkiem czego będzie odebranie Klubowi możliwości zapewnienia parkingu obsługującego kompleks sportowy oraz pozbawienie dojazdu. 4) (…)								Ad.3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia Terenu oznaczonego symbolem – KP.1. Teren placu o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny plac miejski został wyznaczona na rysunku projektu planu w celu stworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznej stanowiącej przedpole widokowe dla zabudowań Klubu Clepardia.
			5) W zakresie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego oraz kształtowania zabudowy, zasad sytuowania obiektów budowlanych na działce budowlanej, dopuszczenie możliwość lokalizacji budynków bezpośrednio przy granicy z sąsiednia działka budowlana. również w terenach US (istniejące obiekty są usytuowanie w granicy - zapis ten pomoże w modernizacji istniejącej infrastruktury).								Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie dopuszczenia możliwości realizacji nowych budynków w granicach działki. Ze względu na zachowanie ładu przestrzennego na przedmiotowym terenie wprowadzenie takiego ustalenia nie jest zasadne.
			6) W zakresie zasad odnoszących się do elewacji budynków wyłączenie z zakazu stosowania materiałów wykończeniowych takich jak „siding” z tworzyw sztucznych z wyłączeniem powłok balonowych również terenach US (zapis ograniczono tylko do terenów zabudowy usługowej i zieleni urządzonej - co nie stanowi jednoznacznego zapisu dopuszczającego tego typu obiekty w US),								Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia proponowanych zmian. Poprzez zapisy w § 7 ust. 6 pkt 7 lit. a należy rozumieć jako dopuszczenie stosowania powłok balonowych. Przedmiotowy zapis należy rozpatrywać łącznie z § 7 ust. 8 pkt 2 lit. a.
			7) w zakresie zasad kształtowania krajobrazu, ustalających zasady kształtowania i urządzania zieleni, w wyznaczonej strefie zieleni w ramach terenów inwestycyjnych oznaczonych na rysunku planu dopuszczenie lokalizacji drogi dojazdowej i P.POŻ. obsługującej obiekty w głębi terenu US lub likwidację tej strefy w południowo - wschodniej części terenu US (tj. od wschodniej granicy działki do wysokości istniejącego basenu otwartego), zapis w obecnej formie uniemożliwia modernizację obiektu z uwagi na brak możliwości spełnienia warunków zawartych w przepisach p.poż.,								Ad.7 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wskazanym w uwadze ze względu na konieczność zachowania jak najdłuższego pasa zieleni przy granicy z Parkiem Kościuszki.
			8) w zakresie ustaleń szczegółowych, przeznaczenia terenów, parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, w wyznaczonych terenach sportu i rekreacji oznaczonych symbolami US - o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę obiektami i urządzeniami sportu i rekreacji, wnioskuje się o wykreślenie nakazów: realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków								Ad. 8 Uwaga nieuwzględniona– wprowadzone zapisy (oprócz tych dotyczących kształtowania elewacji) mają na celu zwiększenie powierzchni zieleni na terenie.

			usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych, realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 60% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w pkt 2, kształtowania elewacji dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych w formie zieleni - pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 10% powierzchni danej elewacji									
64.	**I.183**	[…]	1. Wnosi o odstąpienie od projektu nowej drogi KDD.18 jako łącznika ul. Turystycznej oraz Imbramowskiej Uwaga zawiera uzasadnienie 2. Wnosi o pozostawienie dotychczasowego przebiegu drogi KDD.16 (Imbramowska) Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.16, KDD.18, E.4, E.7				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2, 3 oraz w części w pkt 4	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2, 3 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 4	Ad.1, 2, 3 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.

												Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).***
			3. Wnosi o zmianę przeznaczenia fragmentu terenu działki 1180/3 (w obrębie istniejącego parkingu) przeznaczonego na drogę KDD.18 na Tereny obsługi i urządzeń komunikacji - analogicznie do obszaru KU.4. Uwaga zawiera uzasadnienie									Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m.Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany. pozostawienia obecnego charakteru drogi KDD.19 - obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.19) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy
			4. Wnosi o odstąpienie od poszerzenia drogi KDD.19 (ul. Grażyny) i jej połączenia z ul. Siewną boczną KDD.14 oraz pozostawienie jej obecnego charakteru Uwaga zawiera uzasadnienie 5. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie									

												lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
65.	**I.187** **I.217**	[…] […]	1) zwiększenia maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy z„22%” na 50 % lub przynajmniej „33%” - zgodnie z wydaną prawomocną decyzją o ustaleniu warunków zabudowy Nr AU- 2/6730.2/503/2019 z dnia 28 maja 2019 r. znak: AU-02- 2.6730.2.64.2019.AKA dla zamierzenia inwestycyjnego pn. „Budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego z usługami w parterze z parkingiem podziemnym na dz. nr 359, 351 obr. 43 Krowodrza przy ul. Siewnej 12 w Krakowie”.	351, 359	43 Krowodrza	MW/U.8				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1 -7, 9, 12, 14-21, 23, 25, 28, 30, 31, 33 oraz w części w pkt 26	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 -7, 9, 12, 14-21, 23, 25, 28, 30, 31, 33 oraz w części w pkt 26	Ad.1 Wprowadzone w projekcie planu wskaźniki w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania są optymalne i wynikają z ustaleń zawartych w studium. W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona. Wyjaśnia się, że przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie nakładają obowiązku uwzględniania w planie miejscowym wydanych decyzji wz.
			2) Zmniejszenia wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej dla zabudowy wielorodzinnej z „50%” na „35%” - zgodnie z wydaną prawomocną decyzją o ustaleniu warunków zabudowy Nr AU- 2/6730.2/503/2019 z dnia 28 maja 2019 r. znak: AU-02- 2.6730.2.64.2019.AKA dla zamierzenia inwestycyjnego pn. „Budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego z usługami w parterze z parkingiem podziemnym na dz. nr 359, 351 obr. 43 Krowodrza przy ul. Siewnej 12 w Krakowie”									Ad.2 Wprowadzone w projekcie planu wskaźniki w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania są optymalne i wynikają z ustaleń zawartych w studium. W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona. Wyjaśnia się, że przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie nakładają obowiązku uwzględniania w planie miejscowym wydanych decyzji wz.
			3) zmniejszenia wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej dla zabudowy usługowej z „50%” na „20%” - zgodnie z obowiązującym Studium.									Ad.3 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). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w Terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%. W związku z wprowadzeniem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami możliwa jest realizacja zarówno zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej jaki zabudowy usługowej. W celu ujednolicenia w całym terenie powierzchni biologicznie czynnej dla każdego rodzaju

												zabudowy wprowadzono minimalną powierzchnie biologicznie czynną jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.
			4) zwiększenia wysokości zabudowy wielorodzinnej z „do 23 m” na „do 36 m”.									Ad.4 Studium dla przedmiotowego obszaru dopuszcza wysokość zabudowy do 36 m jednakże jest to wysokość maksymalna i możliwe jest wprowadzenie mniejszej wysokość. Projekt planu w związku z istniejącym zagospodarowaniem i w celu zapewnienia ładu przestrzennego wprowadza dla przedmiotowego terenu wysokość nawiązując do wysokości budynków w zabudowie wielorodzinnej znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie.
			5) zwiększenia wysokości zabudowy usługowej z „do 16 m” na „do 36 m”									Ad.5 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). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla terenów zabudowy usługowej w ramach terenów zabudowy mieszkaniowej Wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy na poziomie 16 m.
			6) zwiększenia wskaźnika intensywności zabudowy wielorodzinnej z „0,2- 1,0” na minimum„0,2-2,5”, a najlepiej na „0,2-4,0”									Ad.6 Wprowadzone w projekcie planu wskaźniki w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania są optymalne i wynikają z ustaleń zawartych w studium oraz z konieczności zachowania ładu przestrzennego.
			7) zwiększenia wskaźnika intensywności zabudowy usługowej z „0,2-1,0” na „0,2-4,0”, a najlepiej „0,2-6,0” 8) (…)									Ad.7 Wprowadzone w projekcie planu wskaźniki w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania są optymalne i wynikają z ustaleń zawartych w studium oraz z konieczności zachowania ładu przestrzennego.
			9) dopuszczenia możliwość kształtowania części elewacji (lub całych elewacji) w formie zieleni na dachach, ścianach lub wertykalnych ogrodów i wliczanie w całości tej zieleni do powierzchni biologicznie czynnej i minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego. 10) (…) 11) (…)									Ad.9 Uwaga nieuwzględniona w zakresie dopuszczenia możliwość kształtowania części elewacji (lub całych elewacji) w formie zieleni na dachach, ścianach lub wertykalnych ogrodów i wliczanie w całości tej zieleni do powierzchni biologicznie czynnej i minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego. Definicja terenu biologicznie czynnego została określona w przepisach odrębnych w brzmieniu: „terenie biologicznie czynnym - należy przez to rozumieć teren o nawierzchni urządzonej w sposób zapewniający naturalną wegetację roślin i retencję wód opadowych, a także 50% powierzchni tarasów i stropodachów z taką

												nawierzchnią oraz innych powierzchni zapewniających naturalną wegetację roślin, o powierzchni nie mniejszej niż 10 m^2, oraz wodę powierzchniową na tym terenie". Ponadto, zgodnie z § 3 ust. 3 i § 143 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej": akt prawa miejscowego „nie może zmieniać lub uchylać przepisów regulujących sprawy, które nie należą do jej zakresu przedmiotowego lub podmiotowego (…)". Powyższe jest również zawarte w art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „(…) sporządza projekt planu miejscowego (…) zgodnie (…) z przepisami odrębnymi".
			12) wpisania do planu, iż działki nr 351 i 359 obr. 43 Krowodrza są położone w strefie zabudowy śródmiejskiej - zgodnie ze Studium. 13) (…)									Ad.12 W art. 15 Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2020 r. poz. 293, 1086) określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie tej informacji.
			14) wprowadzenia do zapisów planu określenia „dom studencki" i jednoznaczne wskazanie, czy parametry dot. minimalnej liczby miejsc postojowych i minimalnej liczby stanowisk postojowych dla rowerów - należy obliczać dla domu studenckiego - jak do hotelu czy jak do pensjonatu.									Ad. 14 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do projektu planu definicji „domu studenckiego". Projekt planu określa liczbę miejsc postojowych zgodnie z polityką parkingową Miasta przyjętą uchwałą Rady Miasta Krakowa (Uchwała Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) i uchwałę te należy stosować w przypadku realizacji każdej inwestycji.
			15) wprowadzenia do zapisów planu określenia „hostel" i jednoznaczne wskazanie, czy parametry dot. minimalnej liczby miejsc postojowych i minimalnej liczby stanowisk postojowych dla rowerów - należy obliczać dla hostelu - jak do hotelu czy jak do pensjonatu									Ad.15 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do projektu planu definicji „hostelu". Zgodnie z polityką parkingową Miasta przyjętą uchwałą Rady Miasta Krakowa (Uchwała Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) w projektach planów miejscowych określa się minimalną liczbę miejsc postojowych, wliczając miejsca w garażach, odniesioną odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części. Przedmiotowa uchwała określa rodzaj obiektu dla którego przewidywana jest określona liczba miejsc postojowych. Wśród obiektów nie ma wyszczególnionych hosteli w związku z powyższym liczba miejsc postojowych będzie jednoznacznie przyjmowana na etapie uzyskiwania decyzji o pozwoleniu na budowę mając na uwadze budynki zamieszkania zbiorowego wskazane w powyższej uchwale.
			16) wprowadzenia minimalnej liczby miejsc postojowych dla domów studenckich, hosteli -10									Ad.16

			miejsc na 100 łóżek.									Zgodnie z polityką parkingową Miasta przyjętą uchwałą Rady Miasta Krakowa (Uchwała Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) w projektach planów miejscowych określa się minimalną liczbę miejsc postojowych, wliczając miejsca w garażach, odniesioną odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części – dla budynków zamieszkania zbiorowego – dom studencki: 20 miejsc na 100 łóżek. Przedmiotowa uchwała jednoznacznie nie określa miejsc postojowych dla hosteli. Jednakże hostele są budynkami zamieszkania zbiorowego.
			17) wprowadzenia minimalnej liczby stanowisk postojowych dla rowerów dla domów studenckich, hosteli -10 miejsc na 100 łóżek									Ad.17 Zgodnie z polityką parkingową Miasta przyjętą uchwałą Rady Miasta Krakowa (Uchwała Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) w projektach planów miejscowych określa się minimalną liczbę miejsc postojowych dla rowerów, odniesioną odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części – dla budynków zamieszkania zbiorowego – dom studencki: 30 miejsc na 100 łóżek. Przedmiotowa uchwała jednoznacznie nie określa stanowisk postojowych dla rowerów dla hosteli. Jednakże hostele są budynkami zamieszkania zbiorowego.
			18) dopuszczenia stosowania płyt ażurowych pod dojścia, dojazdy, miejsca parkingowe, drogi pożarowe.									Ad.18 Projekt planu określa rodzaje nawierzchni jedynie przy ustalaniu zasad kształtowania i zagospodarowania przestrzeni publicznych
			19) dopuszczenia stosowania ekokratek z atestem pod dojścia, dojazdy, miejsca parkingowe, drogi pożarowe oraz zaliczania pod powierzchnię biologicznie czynną tyle terenu, ile wynika z atestu dołączonego do produktu									Ad.19 Projekt planu określa rodzaje nawierzchni jedynie przy ustalaniu zasad kształtowania i zagospodarowania przestrzeni publicznych. Poza tym stosowanie ekokratek czyli tzw. zielonych miejsc postojowych nie należy zaliczać do powierzchni biologicznie czynnej, gdyż nie zapewniają one właściwej naturalnej wegetacji roślin. Definicja terenu biologicznie czynnego określona w przepisach odrębnych jednoznacznie mówi o terenie o nawierzchni urządzonej w sposób zapewniający naturalną wegetację roślin. Ponadto, zgodnie z § 3 ust. 3 i § 143 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”: akt prawa miejscowego „nie może zmieniać lub uchylać przepisów regulujących sprawy, które nie należą do jej zakresu przedmiotowego lub podmiotowego (…)”. Powyższe jest również zawarte w art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „(…)

												sporządza projekt planu miejscowego (…) zgodnie (…) z przepisami odrębnymi”.
			20) usunięcia punktu dot. „nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych”									Ad.20 Projekt planu wyznacza dla terenu o symbolu MW/U.8 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 50 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych ekstensywnych w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.
			21) usunięcia punktu dot. „nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 20% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,” 22) (…)									Ad.21 Projekt planu wyznacza dla terenu o symbolu MW/U.8 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 50 % oraz nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.
			23) usunięcia z projektu planu pojęcia „dach zielony ekstensywny" - należy przez to rozumieć dach zielony, utrzymany w stanie trwałym, o grubości warstwy zapewniającej naturalną wegetację roślin - min. 30 cm oraz pokryciu roślinnością taką jak: byliny i trawy z roślinnością zimozieloną” 24) (…)									Ad.23 Uwaga nieuwzględniona w zakresie usunięcia nakazu realizacji dachów zielonych ekstensywnych, który został wprowadzony w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.
			25) usunięcia punktu dot. „nakaz stosowania elewacji z elementów ażurowych z dopuszczeniem stosowania elementów pełnych na 30% elewacji dla garaży i parkingów nadziemnych, w terenach zabudowy usługowej MW/U.8”.									Ad. 25 Przedmiotowe ustalenia zostały wprowadzone do projektu planu w celu zapewnienia właściwej wentylacji obiektu i polepszenia jego estetyki.
			26) dopuszczenia stosowania dachów dwuspadowych albo wielospadowych o kącie nachylenia połaci dachowych w przedziale od 20 stopni do 45 stopni oraz dachów płaskich. 27) (…)									Ad.26 Uwaga nieuwzględniona w zakresie dopuszczenia stosowania dachów dwuspadowych albo wielospadowych o kącie nachylenia połaci dachowych w przedziale od 20 stopni do 45 stopni ze względu na przyjęte zasady kształtowania dachów mające na celu ochronę ładu przestrzennego.
			28) zmniejszenia minimalnej powierzchni nowo wydzielanych działek: z „400 m^2” na „300m^2”. 29) (…)									Ad. 28 Wprowadzone w projekcie planu wielkości nowo wydzielanych działek są optymalne. Proponowany parametr jest zbyt niski i nie odpowiada założeniom przewidzianym dla realizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej.
			30) zmiany dla budynków w zabudowie mieszkalnej wielorodzinnej: „minimalnej liczby miejsc postojowych dla samochodów, wliczając miejsca w garażach” z „1,2 miejsca na mieszkanie” na „1 miejsce na mieszkanie” - zgodnie z wydaną prawomocną decyzją o ustaleniu warunków zabudowy Nr AU-2/6730.2/503/2019 z dnia 28 maja 2019 r. znak: AU-02-2.6730.2.64.2019.AKA dla zamierzenia inwestycyjnego pn. „Budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego z									Ad.30 Zgodnie z polityką parkingową Miasta przyjętą uchwałą Rady Miasta Krakowa (Uchwała Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) w projektach planów miejscowych określa się minimalną liczbę miejsc postojowych, wliczając miejsca w garażach, odniesioną odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części – dla budynków w

			usługami w parterze z parkingiem podziemnym na dz. nr 359, 351 obr. 43 Krowodrza przy ul. Siewnej 12 w Krakowie”. 31) dopuszczenia możliwości lokalizowania usług na ostatniej kondygnacji w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych z usługami. 32) (…) 33) dopuszczenia niezapewniania nowych miejsc parkingowych w przypadku realizacji rozbudowy i nadbudowy istniejących obiektów budowlanych oraz budowanych na podstawie pozwoleń na budowę wydanych przed wejściem w życie planu „Siewna” zlokalizowanych na działkach nr 351, 359 obr. 43 Krowodrza 34) (…) 35) (…)									zabudowie mieszkaniowej wielorodzinnej: 1,2 miejsca na 1 mieszkanie. Ad. 31 Ze względów funkcjonalnych realizacja lokali użytkowych na ostatniej kondygnacji budynku mieszkalnego wielorodzinnego nie jest wskazana. Ad.33 Ustalenia projektu planu dopuszczają utrzymanie dotychczasowej liczby miejsc postojowych w przypadku zamiaru wykonywania robót budowlanych w istniejących budynkach, polegających na: • remoncie lub przebudowie niezwiązanej ze zmianą sposobu użytkowania obiektu budowlanego, o ile nie spowoduje to zwiększenia liczby samodzielnych lokali mieszkalnych, • termomodernizacji, • lokalizacji pochylni i ramp dla osób ze szczególnymi potrzebami, szybów windowych i klatek schodowych zewnętrznych, • rozbudowie, o ile nie spowoduje to zwiększenia ilości samodzielnych lokali mieszkaniowych, Inne rozwiązania mogą spowodować brak miejsc postojowych w ramach rozbudowywanego budynku dla jego mieszkańców.
66.	**I.191**	Lidl sp.z.o.o.	1) (…) 2) (…) 3) Ustanowienie minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej - 10%. 4) (…) 5) (…)	437/1	43 Krowodrza	U.7				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 3	Ad.3 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). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla zabudowy usługowej w Terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20%.
67.	**I.192**	Kraków dla Mieszkańców	Wnosi o zmianę przeznaczenia drogi oznaczonej w projekcie planu jako droga KDD.19, poprzez pozostawienie drogi jako ciągu pieszo jezdnego o dotychczasowych parametrach. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie pozostawienia drogi jako ciągu pieszego. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.19) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul.

												Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy
68.	**I.193**	Spółdzielnia Mieszkaniowa „Prądnik Biały Wschód”	Wyraża stanowczy sprzeciw na ograniczenie przeznaczenia działki 1181/21 tylko jako tereny zieleni urządzonej ZP.11. Wnosi o rozszerzenie przeznaczenia tej działki na cele parkingowe na utwardzonych od czasu budowy osiedla: drogach, szerokich alejkach i placach. Uwaga zawiera uzasadnienie.	1181/21	43 Krowodrza	ZP.11				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11.Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.
69.	**I.194**	[…]	1. Wnosi o wykreślenie w całości proponowanej budowy nowego połączenia drogowego KDD.18. 2. Wnosi o wykreślenie w całości proponowanego zaślepienia wylotu ul. Imbramowskiej do ul. Grażyny poprzez skwer ZPz.9. (pkt §15. 1. 2) s) - planu.) Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.16, KDD.18, ZPz.9				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2	Ad. 1, 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników

												ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.***
70.	**I.197** **I.201**	[…] […]	Wnosi uwagę w związku z: KDD.19 – znaczne poszerzenie ul. Grażyny i połączenie ul. Grażyny z Siewną Boczną Przedmiot i zakres uwagi: Projektowane zmiany poprzez zwiększenie natężenia ruchu, pogorszą komfort i bezpieczeństwo mieszańców. Wzrost zanieczyszczenia powietrza, zmniejszenie bezpieczeństwa pieszych, ograniczenie powierzchni terenów zielonych, wzmożenie natężenia drgań w nieprzystosowanych istniejących budynkach, likwidacja miejsc parkingowych. Należy również zwrócić uwagę na brak zgodności z Ustawą Prawo Budowlane - warunek minimalnej odległości budynku od krawędzi jezdni tj. min. 6 m. Projektowana zmiana KDD 19 istotnie obniży wartość posiadanej nieruchomości. W związku z brakiem gwarancji dostarczenia przez Pocztę Polską wysłanej w dniu dzisiejszym „Uwagi" składa niniejsze pismo.	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
71.	**I.200**	[…]	Wnosi uwagę w związku z: KDD.19 – znaczne poszerzenie ul. Grażyny i połączenie ul. Grażyny z Siewną Boczną. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie

												skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
72.	**I.204**	[…]	Składa sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14). Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.18, KDD.19, KDD.14				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy

												stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).***
73.	**I.208**	[…]	Wnosi o pozostawienie obecnego statusu drogi wewnętrznej KDD.14 i zaniechanie zmian proponowanych we wspomnianym wcześniej planie zagospodarowania przestrzennego Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.14 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
74.		[…]	1) Dla terenów U.14, U.16, U.17 wprowadzenie maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy:	193, 194	43 Krowodrza	U.14, U.16, U.17				Prezydent Miasta Krakowa nie	Rada Miasta Krakowa nie	Ad.1

	I.210		65%,							uwzględnił uwagi w pkt 1, 2, 3, 5 oraz w części w pkt 4	uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 3, 5 oraz w części w pkt 4	Projekt planu wyznacza dla terenów zabudowy usługowej o symbolu U.14 U.16 i U.17 maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 45 %. Ze względu na wyznaczoną powierzchnię biologicznie czynną dla terenów zabudowy usługowej o symbolach U.14, U.16, U.17 oraz konieczność zapewnienia obsługi komunikacyjnej poprzez układ dróg wewnętrznych oraz wyznaczenia miejsc postojowych pozostawia się maksymalne wskaźniki powierzchni zabudowy przedmiotowych terenów bez zmian.
			2) Dla terenów U.14, U.16, U.17 wprowadzenie minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego: 20%,									Ad.2 Projekt planu wyznacza minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 30 % dla terenów zabudowy usługowej o symbolach U.16, U.17 oraz 40 % dla terenu zabudowy usługowej o symbolu U.14 oraz nakaz realizacji dachów zielonych ekstensywnych w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego. W związku z powyższym pozostawia się przedmiotowe wysokości wskaźników na wskazanym w projekcie poziomie.
			3) Dla terenów U.14, U.16, U.17 wprowadzenie wskaźnika intensywności zabudowy: 1,4 - 4,0,									Ad.3 Projekt planu wyznaczył maksymalny wskaźnik intensywności zabudowy w terenach zabudowy usługowej o symbolach U.14, U.16, U.17 na poziomie 3,8 a minimalny wskaźnik na poziomie 1,2. Przedmiotowe wskaźniki są wynikiem wprowadzonego maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy oraz maksymalnej wysokości zabudowy dla przedmiotowych terenów, w związku z powyższym przedmiotowy wskaźnik pozostawia się bez zmian.
			4) Dla terenów U.14, U.16, U.17 wprowadzenie maksymalnej wysokości zabudowy w strefie zmiany wysokości: 20 m, z zastrzeżeniem w lit. f i g,									Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zwiększenia wysokości zabudowy do 20 m w strefie zmiany wysokości dla terenu zabudowy usługowej o symbolu U.14. 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). Proponowana w uwadze zmiana wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla części terenu zabudowy usługowej U.14 w ramach terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy na poziomie 16 m.
			5) Dla terenów U.14, U.16, U.17 wprowadzenie maksymalnej wysokości zabudowy poza strefą									Ad.5

			zmiany wysokości: 50 m.									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). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla terenów zabudowy usługowej w ramach Terenów usług – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy na poziomie 36m.
75.	**I.214**	[…]	Wnosi o zmianę przeznaczenia terenów U.9 i U.11 na teren o symbolu MW/U.6. W sporządzanym MPZP teren z proponowanym zapisem U.9 oraz U.11, powinien w całości być objęty zapisem MW/U.6 gdyż jedynie takie przeznaczenie (MW/U) jest w pełni zgodne z przeznaczeniem tego terenu w Studium Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa	-	-	U.9, U.11				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu U.9 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenu U.11	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • Przeznaczenia części terenu zabudowy usługowej o symbolu U.9 od strony projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1, Przedmiotowa zabudowa usługowa została wprowadzona w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej od istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych, a także po to by wykluczyć konieczność stosowania środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym np. ekranów akustycznych. Zastosowane środki ochrony przed nadmiernym hałasem często źle wkomponowują się w otaczający krajobraz, tworząc kontrast pomiędzy środowiskiem naturalnym, a działalnością człowieka. Jednak poprzez odpowiednie zabiegi na etapie planowania przestrzennego można doprowadzić do sytuacji, że stosowanie środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie będzie konieczne. Im bardziej zabudowa lub teren jest wrażliwy na działanie hałasu powinien się znajdować dalej od drogi pełniącej funkcję ruchową. Najbliżej drogi głównej mogą znajdować mało wrażliwe na hałas obiekty komercyjne, magazynowe i parkingi, dalej przy drodze zbiorczej powinny się znajdować obiekty usługowe i handlowe, a najdalej zabudowa mieszkaniowa, szkoły i szpitale. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –cały Teren zabudowy usługowej o symbolu U.9 został włączony do Terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6.*** • Przeznaczeni terenu zabudowy usługowej o symbolu U.11 ze względu

												na istniejąc obiekt usługowy (CH Atut).
76.	**I.215**	[…]	Składa sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14). Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14 KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie

												projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).***
77.	**I.218**	Towarzystwo na Rzecz Ochrony Przyrody	1) (…) 2) Rezygnacja z projektu wytyczenia drogi KDD.18 jako łącznika ul. Turystycznej i ul. Imbramowskiej kosztem istniejących terenów zieleni	633/2	43 Krowodrza	U.6 KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie usunięcia drogi publicznej o symbolu KDD.18. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno

												odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).***
78.	**I.220**	[…]	W projekcie przedmiotowego planu zagospodarowania terenu wyeliminowano lokalizację miejsc parkingowych w bezpośrednim sąsiedztwie bloku Siewna 23 B, na terenie Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Biały - Wschód, oznaczonym jako ZP.11. Ze względu na istniejące uwarunkowania terenowe i własnościowe, aktualny stan zagospodarowania terenu wynikający z blisko 40-lat funkcjonowania osiedla, znajdujące się na tym terenie miejsca parkingowe są jedynymi dostępnymi miejscami parkingowymi dla mieszkańców bloku Siewna 23B, użytkowanymi od momentu powstania osiedla. Wobec powyższego wnoszę o usankcjonowania istniejącego stanu wykorzystania części przedmiotowego terenu ZP.11 i utrzymania istniejących miejsc parkingowych na tym terenie	-	-	ZP.11				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11.Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.

			wraz z zapewnieniem dojazdu do nich istniejącą drogą, przebiegającą wzdłuż budynku przedszkola.									
79.	**I.221**	[…]	1) (…) 2) W związku z powyższym wnosi o wnikliwe przeanalizowanie zgłoszonych uwag i powrót do realizacji projektowanej od dawna drogi, przebiegającej obrzeżem osiedla, równolegle do drogi KDW.8 i obszaru U.7 (Lidl), zwłaszcza że udało się jak dotąd utrzymać teren pod jej realizację Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.19, KDZ.1, ZP.19, Uo.1, U.7				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zieleń publiczną oznaczoną w projekcie planu jako tereny o symbolach ZP.13 i ZP.19 stanowiące ważny element systemu zieleni oraz w istniejące ciągi piesze.
80.	**I.222**	[…]	Zgłasza sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z ulicą Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14). Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14 KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się

												to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).***
81.	**I.223**	[…]	Zgłasza sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z ulicą Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14). Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.18, KDD.19, KDD.14				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.

												• drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały

												ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).***
82.	**I.231**	[…]	1) Wnosi o nieumieszczanie w planie zagospodarowania przestrzennego drogi KDD.14, KDD.18 oraz KDD.19 jako drogi „przejazdowej” 2) (…) Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 w zakresie terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 w zakresie terenów KDD.14 i KDD.19	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmiany kategorii wskazanych dróg publicznych klasy dojazdowej. Obszary wchodzące w skład przedmiotowych dróg są własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się

												to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).***
83.	**I.248** **I.348**	[…] […]	1. Drogi KDD.14 oraz KDD.19 mają pozostać oddzielnymi, nie połączonymi drogami wewnętrznymi o statusie i obrysie jak dotychczas w ujęciu geodezyjnym. 2. Drogi KDD.14 oraz KDD.19 powinny mieć status KDW, nie mogą być przejezdne w obydwu kierunkach - są to drogi ślepe i takie powinny pozostać. Powinno się zachować istniejący układ pieszy - bez zastępowania go drogą. Poprowadzenie drogi przelotowej o szerokości do 23 m przez środek spokojnego osiedla nie ma jakiegokolwiek uzasadnienia. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19, KDD.23, KDD.25, KDX.5 …				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 5, 8, 9 oraz w części w pkt 1, 2, 3, 4, 10	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 5 oraz w pkt 3 w części dotyczącej terenu KDD.23 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 8, 9 oraz w części w pkt 1, 2, 4, 10 oraz w pkt 3 w części dotyczącej terenów KDD.14, KDD.19 i KDD.25	Ad. 1, 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości oraz zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 i KDD.19. Linie rozgraniczające przedmiotowych dróg uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogami publicznymi klasy lokalnej oznaczonymi symbolem KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y i dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry dróg oraz przebieg dróg

												KDD.14 i KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
	I.353 **I. 357**	[…] […]	3. Próba znalezienia dodatkowych połączeń przelotowych przez osiedle poprzez drogi: KDD.19 z KDD.14 oraz KDD.23 z KDD.25 to próba doraźnej a nie przyszłościowej próby rozładowania korków. Jeżeli ideą tego połączenia miałoby być znalezienie jakiegoś skrótu dojazdowego - jest to znów błędna idea niosąca za sobą tylko uciążliwość a nie poprawienie jakości życia mieszkańców i idąc dalej - idea ta nie jest poparta żadnym logicznym uzasadnieniem. W rejonach ulic wokół osiedli (Siewna, Pachońskiego, Turystyczna, Grażyny) nie tworzą się i nie tworzyły korki. Plan zagospodarowania obejmuje osiedla o ukształtowanej infrastrukturze. Plan zagospodarowania powinien utrwalać bieżącą infrastrukturę, a nie wprowadzać rewolucyjne zmiany, które nie mają odzwierciedlenia w innych opracowaniach dla Krakowa tj: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (obszar osiedla definiowany jest w studium jako „teren o przeważającej funkcji mieszkaniowej wysokiej intensywności"). Przez takie tereny nie można prowadzić dróg przelotowych.									Ad.3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie usunięcia fragmentu drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.23 łączącej ul. Szafirową z ul. Legnicką. Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim***

												wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).
			4. Tereny zielone wokół budynków mieszkalnych kwalifikowane są jako tereny sportu i rekreacji, jest to w rzeczywistości jednak stricte teren zielony. Pod czyimiś oknami nie można uprawiać ani sportu ani rekreacji. Są to tereny z drzewami i krzewami ozdobnymi, gdzie już nic nie powinno być realizowane. Tymczasem za tereny zieleni urządzonej w planie są uznane tereny gdzie obecnie odbywa się rekreacja: są place zabaw, mini boiska czy górki saneczkarskie.									Ad. 4 Uwaga pozostaje nieuwzględniona w zakresie usunięcia możliwości lokalizowania w strefie zieleni osiedlowej terenowych siłowni oraz placów zabaw.
			5. Plan wprowadza zablokowanie wjazdu w ulicę Imbramowską z ulicy Grażyny. W zamian wyznacza się nową drogę, która znów zostanie poprowadzone przez osiedle - kosztem spokoju mieszkańców, okrojeniem istniejących miejsc parkingowych wzdłuż budynków Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Biały Wschód. Droga ta utrudni dojazd i wyjazd dla mieszkańców, ponieważ wprowadza się dodatkowe łuki i objazdy. Koncepcja ta jest niczym nieuzasadniona i psuje obecny, sprawdzony od dziesięcioleci układ ulic. Poniższe zdjęcie pokazuje którędy ma być prowadzona droga - to jest kuriozum. 6. (…) 7. (…)									Ad.5 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje

												organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.***
			8. Na drodze KDX.5 w szpalerze drzew przeznaczonych do ochrony wprowadza się ciąg pieszy.									Ad. 8 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu wyznacza szpaler drzew na rysunku planu w celu jego ochrony. Zaznaczony na rysunku planu ciąg pieszy jest elementem informacyjnym i będzie przebiegał obok szpaleru drzew a nie na nim.
			9. Na drodze KDD.14 w szpalerze drzew przeznaczonych do ochrony wprowadza się drogę.									Ad. 9 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu wyznacza szpaler drzew na rysunku planu w celu jego ochrony – możliwej także w obrębie pasa drogowego.
			10. Wnioskuję o wprowadzenie dodatkowych szpalerów drzew i pojedynczych drzew do ochrony- zgodnie z zaznaczeniem poniżej									Ad.10 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wyznaczenia na rysunku planu dodatkowych szpalerów drzew i pojedynczych drzew w tym znajdujących się w terenach zieleni urządzonej oraz strefach zieleni osiedlowej. Należy zauważyć że tereny zieleni urządzonej oraz strefy zieleni osiedlowej wyznacza się w celu ochrony między innymi zieleni wysokiej, a oznaczenia drzewa do ochrony na rysunku zwracają uwagę na ich wysokie wartość. Przedmiotowe wskazania zostały wykorzystane z ekofizjografii wykonanej na potrzeby sporządzanego projektu planu. Ponadto projekt planu zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 1 nakazuje maksymalną możliwą ochronę zieleni istniejącej, szczególnie poprzez jej zachowanie i wkomponowanie w projekt zagospodarowania terenu.
84.	**I.249** **I.347**	[…] […]	1) (…) Uwaga zawiera uzasadnienie 2) Nie zgadza się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna"	-	-	KDD.14 KDD.19 KDD.23 KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2, 3	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2, 3	Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul.

			w części dotyczącej zamknięcia skrzyżowania ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny i wykonania przejazdu przez teren ul. Turystycznej.									Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim***

												wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.
			3) Nie zgadza się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna" w części dotyczącej połączenia drogowego ul. Szafirowej z ul. Jabłonną. Uwaga zawiera uzasadnienie									Ad.3 Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
85.	**I.252**	[…]	1) (…) 2) Wyraża sprzeciw wobec projektu połączenia ul. Grażyny z ul. Turystyczną: KDD.18 - działka 1180/3. Uwaga zawiera uzasadnienie.	1181/18, 1180/3,	43 Krowodrza	KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady

												organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
86.	**I.253**	[…]	Wyraża stanowczy sprzeciw na budowę drogi - KDD.19 – znaczne poszerzenie ul. Grażyny i połączenie Grażyny z Siewną-Boczną. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt

												4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
87.	**I.255**	[…]	Na wstępie informuje, że na terenie działek (…) została uzyskana decyzja pozwolenia na budowę na realizację zespołu zabudowy mieszkaniowej (…). Decyzja pozwolenia na budowę została wydana w oparciu o ostateczną decyzję WZ (…). Mając na uwadze powyższe składa następujące uwagi do MPZP: 1. Prosi o usuniecie z terenu jego działek strefy zmiany wysokości. Wnioskuje o przesunięcie granicy tej strefy na zachodnia granicę jego terenu.	165, 166, 167, 168, 169, 170, 285, 287, 288	43 Krowodrza	U.14, KDD.28				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1-4, 6, 7	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-4, 6, 7	Ad.1, 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie likwidacji strefy zmiany wysokości oraz podniesienia w ramach strefy parametru wysokości zabudowy. 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). Proponowana w uwadze zmiana wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla części terenu zabudowy usługowej U.14 w ramach terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy na poziomie 16 m.
			2. Z uwagi na konieczność zachowania ładu przestrzennego w tym obszarze, sugeruje aby na jego terenie ustanowić ograniczenie wysokości do 25 m.								
			3. Wnosi o ustalenie funkcji wielorodzinnej na terenie działek których dotyczy niniejszy wniosek, zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym.								Ad.3 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). Proponowane w uwadze przeznaczenie nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) wprowadza przeznaczenie podstawowe pod zabudowę usługową oraz przeznaczenie uzupełniające dla 49 % powierzchni przedmiotowego terenu, które nie obejmuje zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.
			4. Wnosi o powierzchnie zabudowy: do 31% terenu. 5. (…)								Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany wskaźnika powierzchni zabudowy. Proponowany wskaźnik powierzchni zabudowy jest mniejszy od wskazanego w § 34 ust. 1 pkt. 2 projektu planu.
			6. Wnosi o intensywność zabudowy: 1,5 - 2,5 (zgodnie z projektem budowlanym intensywność wynosi 1,8)								Ad.6 Proponowane wskaźniki powierzchni zabudowy są mniej korzystne od wskazanych w § 34 ust. 1 pkt. 2 projektu planu, w związku z czym utrzymuje się parametry ustalone w projekcie planu.
			7. Wnosi o wysokość zabudowy: do 25m zgodnie z wnioskiem i argumentacją w punkcie. 8. (…)								Ad.7 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami

			Uwaga zawiera uzasadnienie i załącznik.									Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze zmiana wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla części terenu zabudowy usługowej U.14 w ramach terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy na poziomie 16 m.
88.	**I.262**	[…] (pismo zawiera 73 podpisy)	1. Wnoszą o ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem jej w co najmniej 50 % na zieleń publiczną,	51/20, 51/25, 51/26, 51/19, 51/24, 47/2, 4/13, 14/93, 14/79, 78, 77, 76, 80, 14/121, 14/142, 14/149	42 Krowodrza	MN.1, ZP.1 MN/U.1				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 4, 5, 7 oraz w części w pkt 2, 6, 8, 9	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 4, 5, 7 oraz w części w pkt 2, 6, 8, 9	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
	I.403	[…] (pismo zawiera 37 podpisów)	2. Wnoszą o usunięcia z tekstu i rysunku Planu zapisu tj. możliwości zabudowy jednorodzinnej MN i usługowej z obszaru oznaczonego (MN/U.1) poprzez poszerzenie obszaru ZPz.1 (jak na odcinku wschodnim) aż do rzeki Prądnik. 3. (…)									Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia całego terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1, teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.

			4. Wnoszą o korektę w tekście planu ustaleń dotyczących szerokości pasa drogowego dla dróg dojazdowych czyli ulic: Herwina-Piątka, Lechonia i Rokosza: „Ustala się jako zgodne ze stanem istniejącym i rysunkiem Planu (oznaczonych KDD.1 + KDD.6), czyli maksymalnie 10 m (z niewielkimi poszerzeniami na skrzyżowaniach)". Zawarty w projekcie Planu tekst jest mylący i nie odpowiada rysunkowi Planu.									Ad.4 Uchwała obejmuje ustalenia planu zawarte w treści uchwały, stanowiącej tekst planu oraz w części graficznej planu, którą stanowi rysunek planu w skali 1:1000, będący załącznikiem Nr 1 do uchwały. Załącznik nr 1 jest integralną częścią niniejszej uchwały. W związku z powyższym przy określaniu szerokości dróg należy kierować się ustaleniami zawartymi w § 15 ust. 1 pkt 4 projektu planu oraz załącznikiem nr 1 do uchwały mając na uwadze, że szerokości podane w przedmiotowym paragrafie są szerokościami maksymalnymi dla poszczególnych dróg.
			5. Osiedle Górnickiego jest tworem urbanistycznie skończonym, jednolitym pod względem kompozycji przestrzennej i architektury, od 25 lat w 100% zabudowanym i w tej formie powinno być chronione i pozostawione w kategorii WIN bez możliwości nadbudów i przypadkowych przekształceń (zob. wydawnictwo SARP z 2014 r. pt. Szlakami dziedzictwa, Krakowskie osiedla modernizmu lat 1945*1990, str. 80, w którym Komisja Architektury Modernistycznej Oddziału SARP w Krakowie uznała, iż to osiedle jest jednym z nielicznych, konsekwentnie zrealizowanych zespołów mieszkaniowych w postmodernistycznej estetyce).									Ad.5 Przedmiotowe budynki zlokalizowane w rejonie ul. Górnickiego nie znajdują się w gminnej ewidencji zabytków, w Rejestrze Zabytków Nieruchomych Województwa Małopolskiego, ani nie zostały ujęte jako dobro kultury współczesnej w Studium. Ustalenia wprowadzone w projekcie planu są wystarczające aby ochronić charakter osiedla przy ul. Górnickiego.
			6. Projekt mpzp nie zapewnia publicznie dostępnego bezpośredniego powiązania pieszego (funkcjonującego od 25 lat) północnej części osiedla z ciągiem zieleni wzdłuż Prądnika. Pominięcie w ustaleniach planu takiego publicznie dostępnego powiązania istotnie obniża dostępność terenów rekreacyjnych dla mieszkańców osiedli położonych w sąsiedztwie rzeki. Przywrócenie właściwej funkcji (zieleń publiczna) przedmiotowego obszaru byłoby naprawieniem błędu zapisów mpzp "Dolina Prądnika" z 2010 r. (rys. 2).									Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zapewnienia dostępu do zieleni rzeki Prądnik w północnej części obszaru ze względu na brak nieruchomości należących do gminy Kraków.
			7. Z analizy materiałów do projektu planu, jak również z naszej znajomości terenu nie wynika potrzeba wydzielenia aż sześciu subkategorii (MN.2 + MN.7) dla istniejącego osiedla Górnickiego, które w latach 90-tych zostało kompleksowo zaprojektowane i zrealizowane stanowiąc dziś istotną urbanistyczną i architektoniczna wartość.									Ad.7 Przedmiotowy podział terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolach MN.2 - MN.7 wynika z wyznaczonych zgodnie ze stanem istniejącym dróg publicznych, a kolejne numery są numerami porządkowymi nadanymi w celu łatwego zlokalizowania przedmiotowego terenu w tekście oraz na rysunku projektu planu.
			8. Dopuszczenie w nim większych niż obecnie wysokości budynków jest wbrew podstawowym zasadom kształtowania ładu przestrzennego. Takie ustalenie może bowiem otwierać możliwość przypadkowego nadbudowywania wciąż harmonijnie ukształtowanych pierzei ulic Lechonia, Rokosza i Herwina-Piątka, nie wynikające z kompleksowego projektu, a wyłącznie z chęci i możliwości finansowych pojedynczych właścicieli. Poprzez takie ustalenia planu, w miejsce ładu przestrzennego zapanuje chaos, przypadkowość nowej formy budynków i napięcia między sąsiadami. Podobne									Ad.8 Projekt planu wyznaczył dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolach MN.2 - MN.7 wysokość zabudowy na poziomie 13m zgodną z wysokościami większości istniejących budynków w przedmiotowych terenach.

			ustalenia można stosować tylko w przypadku starej, przedwojennej, chaotycznie ukształtowanej na przestrzeni lat zabudowy. 9. Wprowadzenie do ustaleń planu dla osiedla Górnickiego garaży i budynków gospodarczych o wysokości do 6 m, co może sugerować dozwolenie budowy lub przybudowy do istniejących budynków takich obiektów. Warto pamiętać, że na osiedlu Górnickiego dominuje zabudowa szeregowa, a kilkanaście budynków to bliźniaki. We wszystkich budynkach są wbudowane garaże na 1+2 samochody. Taki zapis nie ma uzasadnienia również w przypadku nowej zabudowy bliźniaczej w jednostkach MN.1 i MN/U.1, dla których ustalono wielkość działek 350 m2. Wówczas, przy szerokości takiej działki około 12 m, budynki razem z przybudowanymi garażami o 6-cio metrowej wysokości utworzą ciąg zabudowy podobny do szeregówki.									Ad.9 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia zakazu realizacji garaży wolnostojących w terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolach MN.1, MN.2, MN.8, gdzie na wolnych od zabudowy działkach wolnostojące garaże mogą być potrzebne.
89.	**I.263** **I.280** **I.281**	[…] […] […]	W związku z projektem zagospodarowania obszaru „Siewna” składa protest przeciwko przebudowie ulicy Szafirowej proponowanej w ww. piśmie, wbrew opinii mieszkańców.	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
90.	**I.264**	[…]	1. Nie zgadza się na zaproponowane połączenie ulicy Siewnej z ulicą Grażyny. 2. Planowana droga wiąże się ze zmianą szerokości drogi już istniejącej. Planuje się zwiększenie szerokości do 23 metrów, co spowoduje, że zwiększy się także hałas generowany przez przejeżdżające pojazdy, a co za tym idzie nastąpi wzrost	-	-	KDD.14 , KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 1, 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1, 2	Ad.1,2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się

			zanieczyszczeń w i tak już wysoko zanieczyszczonym rejonie. Uwaga zawiera uzasadnienie.									do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
91.	**I.265**	[…]	1. Wnosi uwagę dotyczącą zmiany w komunikacji pomiędzy ul. Siewną, a ul. Opolską. Uważa, że planowane połączenie ulic Siewnej z Grażyny przez teren SM PBW jest niedopuszczalne. 2. Jak można zgodzić się na usytuowanie obszaru drogowego o szerokości 23 m pod oknami wybudowanego na tym terenie osiedla domów oraz zabudowań wielorodzinnych, gdzie obok jest plac zabaw, górka do zimowych zjazdów dla dzieci, pasy zieleni, droga piesza dzieci do szkoły i przedszkola, które znajdują się tuż obok? Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 1, 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1, 2	Ad.1, 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
92.	**I.266**	[…]	1. Wnosi o nieumieszczanie w planie zagospodarowania przestrzennego drogi KDD.14, KDD.18 oraz KDD.19 jako drogi „przejazdowej” 2. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie.	1180/3, 1181/21	obr. 43 Krowodrza	KDD.14, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 1	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy

												podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***

93.	**I.268**	[…]	Nie wyrażam zgody na przebudowę i zmianę przeznaczenia drogi wewnątrz osiedlowej KDD.14 prowadzącej od ulicy Siewnej w głąb osiedla i połączeniem jej z ulicą Grażyny (KDD.19). Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości oraz zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 i KDD.19. Linie rozgraniczające przedmiotowych dróg uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogami publicznymi klasy lokalnej oznaczonymi symbolem KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y i dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry dróg oraz przebieg dróg KDD.14 i KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
94.	**I.269**	[…]	1) Nie zgadza się na połączenie i poszerzenie ulicy Siewnej bocznej z ul. Grażyny poprzez teren SMPBW do szerokości 23 m.	-	-	KDD.14, KDD.19, ZP.11				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2 oraz w części w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2 oraz w części w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała

												szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
			2) Nie zgadza się na likwidację jedynej drogi dojazdowej do jej bloku i miejsc postojowych oznaczonych na tym projektowanym planie jako ZP.11. Ta ulica i te miejsca do parkowania były projektowane przed budowaniem osiedla jako jedyne dla bloku Siewna 23B, są wyremontowane i utrzymywane za ich pieniądze. Korzystają z nich również rodzice przywożący dzieci do pobliskiego przedszkola									Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11.Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.
95.	**I.270**	[…]	Składa sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14). Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.18, KDD.19, KDD.14				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie

												jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).***
96.	**I.272**	[…]	Wyraża stanowczy protest na realizację przebudowy ul. Szafirowej. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami

												przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
97.	**I.273** Osoby podpisane na liście Łącznie 355 osób **I.300** […] Osoby podpisane na liście Łącznie 355 osób	[…]	1.Zbiorowy protest mieszkańców, członków spółdzielni pb wschód przeciwko projektowi miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru siewna w części dotyczącej połączenia ulicy Grażyny z ulicą Turystyczną poprzez istniejący zamknięty parking (działka 1180/3). Uwaga zawiera uzasadnienie i załączniki graficzne 2.(…) Uwaga zawiera uzasadnienie i załączniki graficzne	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie

												wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
98.	**I.274**	[…] […]	Wyrażają zdecydowany protest przeciwko zmianie organizacji ruchu drogowego polegającej na zamknięciu wjazdu dla ruchu kołowego z ul. Imbramowskiej (KDD16) do ul. Grażyny i połączeniu ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny przez ul Turystyczną i sąsiadujący z nią parking (KDD18). Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.18, KDD.16				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w

												znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).***
99.	**I.277**	[…] […]	Składa kategoryczny sprzeciw wobec nowemu połączeniu ul. Turystycznej z ul. Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ul. Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ul. Siewną (KDD.14). Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.

												• drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18

												zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
100.	**I.288**	[…]	Wnosi o wnoszę ustalenie zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna" dla terenu działek oznaczonych numerami ewidencyjnymi: 562 oraz 557, obr. 43, jedn. ewid. Krowodrza, położonych w Krakowie, poprzez ustalenie przeznaczenia powyższych działek na tereny dróg wewnętrznych. Uwaga zawiera uzasadnienie.	562, 577	43 Krowodrza	ZP.13				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zieleń publiczną oznaczoną w projekcie planu jako teren o symbolu ZP.13 stanowiący ważny element systemu zieleni oraz w istniejący ciąg pieszy.
101.	**I.297**	[…]	Uwaga dotyczy połączenia ulicy Grażyny z ulicą Turystyczną przez istniejący parking na działce 1180/3. Wnosi protest przeciwko zmianie organizacyjnej ruchu i zamknięciu ul. Imbramowskiej w rejonie skrzyżowania ulic: Imbramowska z Grażyny. Uwaga zawiera uzasadnienie.	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie

												wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).***
102.	**I.299**	[…]	1) Wnosi o ustalenie zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna" dla terenu nieruchomości obejmującej działki oznaczone numerami ewidencyjnymi: 824/1 oraz 823/2, obr. 43, jedn. ewid. Krowodrza, położonej przy ul. Legnickiej w Krakowie, poprzez ustalenie przeznaczenia powyższej nieruchomości na tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami, 2) Wnosi o zmianę przebiegu trasy rowerowej i nie projektowanie jej przebiegu poprzez teren nieruchomości obejmującej działki oznaczone numerami ewidencyjnymi: 824/1 oraz 823/2, obr. 43, jedn. ewid. Krowodrza, położonej przy ul. Legnickiej w Krakowie. Uwaga zawiera uzasadnienie.	824/1, 823/2	43 Krowodrza	KDL.5, MW/U.1				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia całej powierzchni przedmiotowych działek pod teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.1. Dla część dz. oraz 823/2 oraz dz. nr 824/1 obr. 43, Krowodrza projekt planu wprowadza przeznaczenie pod drogę publiczną klasy lokalnej o symbolu KDL.5 która będzie stanowić w tej części waży element lokalnego układu komunikacyjnego. Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w związku z pozostawieniem przeznaczenia dla przedmiotowych działek.
103.	**I.309**	[…]	Składa zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar SIEWNA przebudowy ul. Szafirowej i połączenie jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka i stawia wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP.	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową
104.	**I.310**	[…]										
105.	**I.312**	[…]										
106.	**I.313**	[…]										

107.	**I.314**	[…]										oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
108.	**I.315**	[…]										
109.	**I.316**	[…]										
110.	**I.317**	[…]										
111.	**I.318**	[…]										
112.	**I.321**	[…]										
113.	**I.322**	[…]										
114.	**I.323**	[…]										
115.	**I.324**	[…]										
116.	**I.325**	[…]										
117.	**I.326**	[…]										
118.	**I.327**	[…]										
119.	**I.328**	[…]										
120.	**I.329**	[…]										
121.	**I.330**	[…]										
122.	**I.331**	[…]										
123.	**I.332**	[…]										
124.	**I.334**	[…]										
125.	**I.335**	[…]										
126.	**I.336**	[…]										
127.	**I.337**	[…]										
128.	**I.338**	[…]										
129.	**I.341**	[…]										
130.	**I.343**	[…]										
131.	**I.344**	[…]										
132.	**I.345**	[…]										
133.	**I.311**	[…]	Składa zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar SIEWNA przebudowy ul. Szafirowej i połączenie jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka i stawia wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze

												projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
134.	**I.319**	[…]	Zgłasza protest i wnosi o uchylenie części projektu obejmującego przebudowę ulicy Szafirowej, która to została ujęta ponownie pomimo stanowczych protestów, do projektu zagospodarowania przestrzennego obszaru SIEWNA.	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
135.	**I.320**	[…]	Zgłasza stanowczy sprzeciw i protest przeciwko zmianie i przebudowie ulicy Szafirowej objętej	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które

			w planie zagospodarowania przestrzennego „Siewna”.								Radę Miasta Krakowa	należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
136.	**I.333**	[…]	Składa zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar SIEWNA przebudowy ul. Szafirowej i połączenia jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka. Stawia wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego***

												wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.
137.	**I.339**	[…]	Składa zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar SIEWNA przebudowy ul. Szafirowej i połączenie jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka i stawia wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
138.	**I.340**	[…]	Składa zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar SIEWNA przebudowy ul. Szafirowej i połączenie jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka i stawia wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały

												ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
139.	**I.342**	[…]	Składa zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar SIEWNA przebudowy ul. Szafirowej i połączenie jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka i stawia wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
140.	**I.346**	[…]	Zgłasza stanowczy protest przeciwko modernizacji ul. Szafirowej w ramach projektu zagosp. przestrzennego „SIEWNA”. Decyzja ZRiD o przebudowie została już uchylona przez wojewodę ale została ponownie ujęta wbrew opinii mieszkańców. Wnosi o wykreślenie z planu przebudowy ul. Szafirowej.	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę

												publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
141.	**I.185** **I.350** **I.352**	[…] […] […]	1. (…) 2. Nie zgadzam się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna" w części dotyczącej zamknięcia skrzyżowania ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny i wykonania przejazdu przez teren ul. Turystycznej.	-	-	KDD.16, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2, 3	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2, 3	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.

												Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.***
	I.355	[…]	3. Nie zgadzam się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna" w części dotyczącej połączenia drogowego ul Szafirowej z ul. Jabłonną. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie									Ad.3 Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***

142.	**I.358**	[…]	Wnosi o usunięcie połączenia ul. Turystycznej (KDD.18) z ul. Grażyny, zaniechania poszerzenia ul. Grażyny (KDD.19) i jej połączenia z ul. Siewną (KDD.14). Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników

												ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte***
143.	**I.360** **I.361**	[…] Pismo zawiera podpisy 139 osób […] Pismo zawiera podpisy 139 osób	Sprzeciw wobec projektowanego planu zagospodarowania przestrzennego Siewna w zakresie budowy, rozbudowy drogi łączącej ul. Siewną z ul. Opolską. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
144.	**I.362**	[…]	1. Nie akceptuje zaproponowanych zmian dotyczących wprowadzenia nowego odcinka drogi jako przedłużenie ul. Siewna boczna do ul. Grażyny i wnioskuję o pozostawienie jej w obecnym kształcie. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.	-	-	ZP.13, ZP.19, KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2 oraz w części w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2 oraz w części w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul.

												Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
			2. Wnosi o poprowadzenie drogi po niezagospodarowanym terenie zielonym miedzy ul. Siewną boczną a sklepem Lidl, dalej przez teren zielony do ul. Jabłonnej -Legnickiej. Daje to możliwość wyjazdu bezpośrednio na ul. Opolską w obu kierunkach. Być może, nie uwzględniono tego rozwiązania, z powodu już zainteresowania deweloperów tymi terenami.									Ad.2 Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zieleń publiczną oznaczoną w projekcie planu jako tereny o symbolach ZP.13 i ZP.19 stanowiące ważny element systemu zieleni oraz w istniejące ciągi piesze.
145.	**I.364**	[…]	1. (…) Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie. 2. (…) 3. Rozumiem konieczność powstania dodatkowej drogi związanej ze znaczącym przyrostem liczby osób mieszkających w najbliższej okolicy, ale nie rozumiem dlaczego ma się to odbywać kosztem mieszkańców osiedla Prądnik Biały Wschód. Według mnie nie ma potrzeby budowy nowej drogi, a jedynie przywrócenie ruchu dwustronnego na ulicy Jabłonnej i zainstalowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulicy Jabłonnej, Siewnej i Bociana.	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 3	Ad.3 W art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu ustaleń z zakresu organizacji ruchu oraz sposobu realizacji inwestycji drogowej. Projekt planu określa jedynie szerokość drogi w liniach rozgraniczających tak aby możliwa była realizacja jezdni i chodników.
146.	**I.365**	[…]	Zgłaszam protest do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "SIEWNA" i nie zgadzam się na wpisanie tej działki, jako publicznie dostępny park ZP.11. Wskazany teren jest własnością mieszkańców Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Biały Wschód, jest to teren prywatny, stworzony i zainwestowany za własne pieniądze z myślą o mieszkaniach osiedla. Jeżeli miasto chce stworzyć park dla innych mieszkańców okolicznych terenów, na których deweloper nie utworzył takiego miejsca (warto zauważyć, że to miasto wydaje pozwolenia na budowę) powinno przeznaczyć pod taką inwestycję swój niezabudowany teren, bądź wykupić działki pod taką inwestycje, a nie korzystać z gotowego rozwiązania. Na wspomnianym terenie znajduje się oprócz zielonego skweru również parking dla mieszkańców sąsiadujących z nią bloków, czego Planiści nie zauważyli, prawdopodobnie nie będąc w terenie. Zmieniając przeznaczenie tego terenu, zostaną zabrane miejsca parkingowe. Jak wiadomo bloki wybudowane w "starym" budownictwie nie miały parkingów podziemnych. Zmiana przeznaczenia parkingów na tereny zielone w tym przypadku jest odbieraniem mieszkańcom/właścicielom prawa do decydowania o ich własności. Na koniec należy zadać pytanie, czy gmina posiada wolne środki pozwalające na odszkodowania dla właścicieli nieruchomości, które stracą na wartości w wyniku rozwiązań	-	-	ZP.11				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11.Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.

			przewidzianych w planie przestrzennym - mieszkańcy Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Biały Wschód. W związku z powyższym proszę o pozytywne rozpatrzenie moich uwag i pozostawienie przeznaczenia działki wg aktualnego stanu - parking oraz pozostałe tereny przeznaczone pod skwery, zieleńce i wody.									
147.	**I.366**	[…]	Zgłaszam protest do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "SIEWNA" i nie zgadzam się na utworzenie drogi przelotowej łączącej ul. Siewną z ul. Grażyny przez środek osiedla. Wnioskuję o pozostawienie przeznaczenia obu działek według aktualnego stanu. Kwestionuję potrzebę łączenia wskazanych dwóch działek i przekształcenie ich w drogę KDD. 14 i KDD. 19 z kilu przyczyn. Po wybudowaniu "trasy Wolbromskiej", przebudowie al. 29 listopada oraz utworzeniu aktualnie powstającej linii tramwajowej z dróg w obszarze "Siewna" będą korzystać tylko lokalni mieszkańcy. W takim przypadku wystarczające będą drogi, które już istnieją. Powstanie bardzo szerokiej drogi publicznej (do 23m), pod samymi oknami bloków, spowoduje znaczne zwiększenie hałasu oraz zanieczyszczeń dla wszystkich mieszkańców. Tak szeroka droga, będzie biegła pod samymi oknami. Nie ma tam wystarczająco miejsca, gdyż w trakcie budowy osiedla była to droga prywatna, która została oddana miastu, tylko dlatego, żeby był publiczny dojazd do przedszkola. Dodatkowo droga będzie biegła przez "środek" osiedla, zakłócając ciąg komunikacyjny pieszych - w szczególności dzieci, które chodzą do szkoły, sklepu czy przedszkola, czy osób starszych chodzących do kościoła. Stworzy to dodatkowe niebezpieczeństwo dla wszystkich mieszkańców osiedla. Ponadto planowana droga będzie również przeszkodą dla zwierząt mieszkających na osiedlu - takich jak jeże, czy domowe lub wolno żyjące koty. Osiedle Prądnik Biały Wschód powstało ponad 30 lat temu i jest świetnym przykładem budownictwa z tamtych lat. Odległość pomiędzy budynkami jest duża, są miejsca przeznaczone do wypoczynku na świeżym powietrzu, jest pełno roślinności. W przypadku powstania tej drogi, osiedle zostanie podzielone na pół, straci swój urok z przeszłości i tożsamość. Takie miejsca powinny być chronione, a nie rozjeżdżane samochodami. Planowana droga będzie miała bardzo dużo wyjazdów z pod bloków, które aktualnie nie są problematyczne, gdyż z drogi wewnętrznej korzystają tylko mieszkańcy osiedla i rodzice odwożący dzieci do przedszkola. Jeśli powstanie droga publiczna, pojawi się znaczący problem z wyjazdem. Dodatkowo mieszkańcy bloku Siewna 23a wyjeżdżają tyłem z alejki postojowej przy swoim bloku - ślepa uliczka, co nie będzie możliwe, jeśli droga zostanie zaprojektowana jako przelotowa. Na koniec należy zadać pytanie, czy gmina posiada wolne środki pozwalające na odszkodowania dla właścicieli nieruchomości, które stracą na wartości w wyniku rozwiązań przewidzianych w planie	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości oraz zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 i KDD.19. Linie rozgraniczające przedmiotowych dróg uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogami publicznymi klasy lokalnej oznaczonymi symbolem KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y i dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry dróg oraz przebieg dróg KDD.14 i KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.

			przestrzennym - mieszkańcy Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Biały Wschód. W związku z powyższym proszę o pozytywne rozpatrzenie moich uwag i pozostawienie przeznaczenia obu działek wg aktualnego stanu									
148. 149.	**I.367** **I.368**	[…] […]	1. (…) 2. Teren, oznaczony symbolem ZP.19, który od dziesięcioleci był rezerwowany pod drogę łączącą ul. Siewną z ul. Nad Strugą i Legnicką dla połączenia z drogami miejskimi z niezrozumiałych względów został przeznaczony na zieleń i park. Zdecydowanie przeciwstawiamy się wprowadzaniu zwiększonego ruchu samochodowego na wąskie i kręte uliczki osiedlowe i urządzanie parku na terenie, na którym od kilkudziesięciu lat czekamy na budowę drogi, która mogłaby usprawnić komunikację	-	-	ZP.19, KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zieleń publiczną oznaczoną w projekcie planu jako tereny o symbolach ZP.13 i ZP.19 stanowiące ważny element systemu zieleni oraz w istniejące ciągi piesze.
150.	**I.369**	[…]	Protestuję i nie zgadzam się na utworzenie drogi przelotowej łączącej ul. Siewną z ul. Grażyny przez środek osiedla. Proszę o pozostawienie przeznaczenia obu działek według aktualnego stanu. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości oraz zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 i KDD.19. Linie rozgraniczające przedmiotowych dróg uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogami publicznymi klasy lokalnej oznaczonymi symbolem KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y i dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry dróg oraz przebieg dróg KDD.14 i KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i

												użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
151.	**I.370**	[…]	Jako współwłaściciel działki nr 1181/21, nie zgadzam się na wpisanie jej do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "SIEWNA", jako publicznie dostępny park. Działka ta została zainwestowana za moje pieniądze, służy mojej rodzinie, jak również innym mieszkańcom osiedla. Na jej terenie oprócz zieleni i placów zabaw, znajdują się miejsca parkingowe do bloków 23a i 23b. Zabranie parkingów i przeznaczenie ich na tereny zielone jest ingerencją w prawo własności, na które się nie zgadzam. W przypadku nie uwzględnienia moich uwag, będę ubiegać się o odszkodowanie z uwagi na zmniejszenie wartości mojej nieruchomości. Z uwagi na powyższe, proszę o pozytywne rozpatrzenie moich uwag.	1181/21	43 Krowodrza	ZP.11				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11.Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.
152.	**I.371**	[…]	1. Zgłaszam protest do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "SIEWNA" i nie zgadzam się na przekształcenie parkingu na drogę KDD. 18. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie. 2. Wnosi o pozostawienie przeznaczenia działki wg aktualnego stanu - parking oraz pozostałe tereny przeznaczone pod skwery, zieleńce i wody.	1180/30	43 Krowodrza	KDD. 18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2	Ad.1, 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą

												właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18). Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).***
153.	**I.372**	[…]	Jako mieszkaniec mieszkania przy ul. Siewnej 21/36 nie wyrażam zgody na przebudowę KDD.14 i zmianę jej kategorii z drogi wewnątrz osiedlowej na drogę publiczną. Uwaga dotyczy planowanej przebudowy drogi wewnątrz osiedlowej KDD.14 prowadzącej od ulicy Siewnej w głąb osiedla pomiędzy blokami 23, 23A, 23B a 21, 21A, 21C i połączeniem jej z ulicą Grażyny (KDD.19). Droga ta ma być poszerzona do szerokości 23 metrów i przekształcona w ciąg komunikacyjny między ul. Siewną a ul. Opolską poprzez połącznie z ulicą Grażyny (KDD.19). Droga KDD.14 była zaplanowana jako droga osiedlowa i jako właściciel mieszkania w bloku nr 21 koło którego droga KDD.14 jest usytuowana nie wyrażam zgody na jej przebudowę i zmianę jej przeznaczenia. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogami publicznymi klasy lokalnej oznaczonymi symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.14 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • zmiany kategorii drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na drogę wewnętrzną. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu

												planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
154.	**I.373**	[…]	Jako mieszkaniec mieszkania przy ul. Siewnej 21/36 nie wyrażam zgody na przebudowę KDD.14 i zmianę jej kategorii z drogi wewnątrz osiedlowej na drogę publiczną. Uwaga dotyczy planowanej przebudowy drogi wewnątrz osiedlowej KDD.14 prowadzącej od ulicy Siewnej w głąb osiedla pomiędzy blokami 23, 23A, 23B a 21, 21A, 21C i połączeniem jej z ulicą Grażyny (KDD.19). Droga ta ma być poszerzona do szerokości 23 metrów i przekształcona w ciąg komunikacyjny między ul. Siewną a ul. Opolską poprzez połącznie z ulicą Grażyny (KDD.19). Droga KDD.14 była zaplanowana jako droga osiedlowa i jako właściciel mieszkania w bloku nr 21 koło którego droga KDD.14 jest usytuowana nie wyrażam zgody na jej przebudowę i zmianę jej przeznaczenia. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogami publicznymi klasy lokalnej oznaczonymi symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.14 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • zmiany kategorii drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na drogę wewnętrzną. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie

												określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
155.	**I.376** **I.377**	[…] […]	Sprzeciw wobec poszerzenia ul. Grażyny i budowy połączenia umożliwiającego ruch samochodów na odcinku Opolska – ul. Grażyny, ul. Siewna. Proponowane połączenie w żaden sposób me usprawni ruchu drogowego w okolicy, a jedynie zaburzy wypracowana przez lata równowagę osiedla Prądnik Biały Wschód.	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
156.	**I.378** **I.383** **I.481**	[…] […] […]	1. Wnioskuję o odstąpienie od zmiany organizacji ruchu i ZAMKNIĘCIA ul. Imbramowskiej, w rejonie skrzyżowania ulic Imbramowska Grażyny. Uwaga zawiera uzasadnienie **2.** Brak zgody członków spółdzielni na poprowadzenie drogi przez działkę 1180/3 w obrębie 0043.	1180/3	43 Krowodrza	KDD.16, KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2	Ad.1, 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie

												projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).***
157.	**I.380** **I.384** **I.388**	[…]	1. Jestem przeciwna rozbudowie ul. Szafirowej i połączeniu jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonnej, Nad Strugą i Legnickiej. 2. (…)	-	-	KDD.14, KDD.19, KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1	Ad.1 Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna).

												Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
158.	**I.385** **I.392**	[…] […]	Składam protest w zawiązku z planowanym powstaniem drogi publicznej oznaczonej symbolem KDZ.1 na obszarze „Siewna". Lokalizacja osiedla Prądnik Biały w klinie pomiędzy dwoma nasypami kolejowymi utrudnia jego przewietrzanie. Przekierowanie znacznej części ruchu z al. 29-go Listopada na drogę publiczną planowaną po zachodniej stronie nasypu kolejowego (to jest od strony osiedla Prądnik Biały) znacząco pogorszy jakość życia na naszym osiedlu. Z odczytów stężeń pyłów PM10 i PM2.5 dostępnych na ayrli.eu, wynika, że w sezonie jesienno-zimowym w rejonie Siewnej normy są znacząco przekraczane (są wyższe niż na osiedlach zlokalizowanych po przeciwnej stronie ulicy Opolskiej tj. Żabiniec czy Olsza). Duże natężenie ruchu, hałas i znacząco przekroczone normy dopuszczalnych stężeń pyłów zawieszonych będą miały niszczący wpływ na zdrowie a nawet życie mieszkańców obszaru określonego w Projekcie planu zagospodarowania przestrzennego jako „Siewna". Wnioskuję o zmianę lokalizacji wyżej wymienionej drogi.	-	-	KDZ.1				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa projektowana droga publiczna klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 (tzw. Trasa Galicyjska) ma na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w północnej części miasta Krakowa oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu w rejonie ul. Opolskiej, ul. Legnickiej i ul. Siewnej.
159.	**I.386**	[…]	Projekt w obecnym kształcie w zakresie poszerzenia ul. Grażyny i połączenia jej z ul. Siewną powoduje: - brak miejsc parkingowych, - zniszczenie i likwidacja terenów zieleni osiedlowej, - narażenie na przekroczenie dopuszczalnej normy hałasu oraz emisji spalin dla mieszkańców osiedla, - zagrożenie zdrowia i życia mieszkańców osiedla spowodowane wzmożonym ruchem samochodowym, -zagrożenie dla spacerowiczów, rowerzystów, czworonogów, - zniszczenie estetyki i zielonego charakteru oraz spokoju osiedla.	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
160.	**I.387**	[…]	Wnoszę sprzeciw znacznemu poszerzeniu ul. Grażyny i połączeniu ul. Grażyny z ul. Siewną Boczną (działka 1181/18 i inne) KDD.19. Uwaga zawiera uzasadnienie	1181/18	43 Krowodrza	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie

												skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
161.	**I.391**	[…]	Wnoszę o sprzeciw wobec poszerzenia ul. Grażyny i budowy połączenia umożliwiającego ruch samochodów na odcinku Opolska - Grażyny- Siewna (KDD.19). Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
162.	**I.398**	[…]	1. Sprzeciwiam się połączeniu ul. Szafirowej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonnej, Nad Strugą i Legnickiej. Spowoduje to przeniesienie części ruchu samochodowego z al. 29-ego listopada na ul. Siewną, Szafirową i Legnicką.	-	-	KDD.14, KDD.19, KDD.23,				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1 oraz w części w pkt 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad.1 Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim***

												wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.
			2. Sprzeciwiam się rozbudowie i połączeniu ul. Grażyny z ul. Siewną. W tym rejonie znajduje się przedszkole, żłobek, poradnia pedagogiczna i przychodnia dentystyczna przeznaczone dla dzieci oraz szkoła podstawowa. Dlatego nie należy zwiększać ruch samochodowego w tej okolicy.									Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
163.	**I.399**	[…]	1. Składam sprzeciw przeznaczeniu części działki nr 422 należącej do Wspólnoty Mackiewicza 22 jako terenu pod budowę wielopoziomowych garaży lub miejsc parkingowych: teren ten zapewnia miejsca postojowe dla bloku Mackiewicza 22 na niezamkniętym terenie należącym do Wspólnoty możliwość budowy wielopoziomowych miejsc parkingowych do wysokości 14m w niewielkiej odległości od mieszkań doprowadzi do obniżenia jakości i komfortu życia mieszkańców, podniesienia poziomu hałasu oraz zmniejszenia bezpieczeństwa mieszkańców na spokojnej ja dotąd drodze wewnętrznej.	422	43 Krowodrza	KU.1, KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1 oraz w części w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 oraz w części w pkt 2	Ad.1 Projekt planu stwarza możliwość realizacji przedmiotowej inwestycji dla właścicieli nieruchomości w związku z rosnącą potrzebą na miejsca postojowe. Przeznaczenie to nie jest nakazem realizacji garaży wielopoziomowych w przedmiotowym terenie. W związku z powyższym uwagę pozostawia się jako nieuwzględnioną.
			2. Składam sprzeciw rozbudowie drogi i połączeniu drogi Siewna Boczna z Grażyny (działka 1181/18 i inne) KDD.19: projekt jest niezgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju miasta, doprowadzi do: zwiększenia ruchu samochodowego; zmniejszenia bezpieczeństwo mieszkańców; wzrostu zanieczyszczenia spalinami oraz hałasem zmniejszeniem powierzchni terenów zielonych; ograniczenia miejsc parkingowych; konieczności budowy kosztownej sygnalizacji świetlnej.									Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego ww rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
164.	**I.400**	[…]	W związku z wyłożeniem do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania	1181/18	43 Krowodrza	KDD.14, KDD.18,				Prezydent Miasta Krakowa nie	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez	Uwaga nieuwzględniona w zakresie:

	I.401	[…]	przestrzennego obszaru „Siewna” składam uwagi dotyczące planowanych zmian dla obszaru ulic Siewnej, Grażyny i Turystycznej (działka 1181/18 i inne) KDD.19. W szczególności pragnę wyrazić swój sprzeciw wobec planowanego połączenia ulic Siewnej i Grażyny i budowy drogi KDD.19 z uwagi na fakt, iż jego powstanie i funkcjonowanie wiązało się będzie z ogromnymi kosztami. Budowa kolejnej drogi na ww. terenach a zwłaszcza związana z nią dewastacja tkanki miejskiej (terenów zielonych, więzi społecznych) służyć będzie nie mieszkańcom Krakowa, których interes powinien być dla władz miasta priorytetem. Tego typu zmiany nie tylko nie znajdują zrozumienia wśród lokalnych mieszkańców, ale budzą u nich uzasadnioną obawę i sprzeciw. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie			KDD.19				uwzględnił uwagi w części	Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	• zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18 (połączenia ul. Turystycznej z ul. Grażyny). - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników

												ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
165.	**I.404**	[…]	1. Zgłaszam uwagę w zakresie § 15 ust. 1 pkt. 2 lit. X oraz ust. 2 dotycząca rozbudowy ulicy Szafirowej i jej połączenia z ulicą Jabłonną oraz planowaną ulicą 6 sierpnia polegającą na zgłoszeniu sprzeciwu wobec planowanej rozbudowy. 2. Ul. Szafirowa jest ślepą drogą wewnętrzną zapewniająca obsługę komunikacyjną wieżowca przy ul. Szafirowej 8, domu jednorodzinnego przy ul. Szafirowej 6 oraz częściowo bloku przy ul. Zawodzie 1 i domów jednorodzinnych usytuowanych w pasie pomiędzy ul. Szafirową i Jabłonną. Wzdłuż ul. Szafirowej Spółdzielnia Mieszkaniowa „Krakus” (dalej jako: Spółdzielnia) na działkach będących jej własnością wyznaczyła miejsca parkingowe przeznaczone dla mieszkańców nieruchomości wchodzących w skład Spółdzielni. Szerokość ulicy wynosi ok. 8 m. Natomiast szerokość pasa drogowego wraz z miejscami parkingowymi wynosi ok. 13 m. W przypadku rozbudowy ulicy Szafirowej zgodnie z założeniami wynikającymi z Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Siewna” (dalej jako: MPZP) tj. poszerzenia jej do 20 m mieszkańcy bloku przy ul. Szafirowej 8 stracili by miejsca parkingowe, a odległość skrajnej ściany budynku od drogi wynosiłaby mnie niż 2 metry. W przypadku jej rozbudowy polegającej na jej przedłużeniu i połączeniu z ul. Jabłonną oraz 6 sierpnia mieszkańcy stracili by również tereny zielone zlokalizowane na działkach 567, 556, 555, 554 obręb K-43 jednostka ewidencyjna Krowodrza, a także miejsca parkingowe, których obecnie jest deficyt. 3. (…)	182/8, 1182/5, 567, 556, 555, 554, 1215, 1216	43 Krowodrza	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2	Ad. 1, 2 Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul.***

												Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.
166.	**I.405**	[…]	1. Zgłaszam sprzeciw do projektu planu zagospodarowania obszaru "SIEWNA", dotyczy on głównie zaplanowanej drogi przez środek osiedla i terenów zielonych dotychczas wykorzystywanych do spacerów. Oznaczenie na planie KDD.14 oraz KDD.19. Obok jest kilka szkół, przedszkole i żłobek co jest kolejnym argumentem przeciw lokalizacji tej drogi. Drogi KDD.14, KDD.19 powinny zostać drogami wewnętrznymi. 2. (…)	-	-	KDD.14, KDD.19, KDL.2, KDL.3				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
167.	**I.406** **I.407** **I.408**	[…] […] […]	1. (…) Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie 2. Nieznana jest argumentacja, co za tym idzie jej ranga, które miałyby przemawiać za koniecznością przeprowadzenia drogi przelotowej przez środek osiedla, zwłaszcza wobec faktu istnienia od lat rezerwowanego i wolnego od zabudowy pasa na odcinku od stacji paliw przy ulicy Siewnej do ulicy Nad Strugą, tj. poza obszarem zabudowy mieszkaniowej. Na potrzeby poprawy komunikacji, np. ewentualnego odciążenia ulicy Siewnej, można przewidzieć przeprowadzenie drogi w obrębie wspomnianego pasa, co wydaje się bardziej uzasadnione lub wręcz właściwe.	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zieleń publiczną oznaczoną w projekcie planu jako tereny o symbolach ZP.13 i ZP.19 stanowiące ważny element systemu zieleni oraz w istniejące ciągi piesze.
168.	**I.410**	[…]	1. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie 2. Sprzeciw wobec połączenia ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.19, KDD.14, KDD.23, Tereny oznaczone symbolem U				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2, 3, 5 oraz w części w pkt 4	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2, 3 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 5 oraz w części w pkt 4	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady

												organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).***
			3. Sprzeciw wobec połączenia ul. Szafirowej z ul Jabłonna/KDD.23; Uwaga zawiera uzasadnienie									Ad. 3 Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3)

												i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
			4. Sprzeciw wobec przekształcenia działek nr 761; 633/1; 633/2- na teren U.6. Uwaga zawiera uzasadnienie									Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia dz. nr 761; 633/1 obr. 43 Krowodrza pod teren zieleni urządzonej ze względu na obecną formę użytkowania. Na przedmiotowych działkach zlokalizowane są miejsca postojowe zapewniające obsługę parkingową dla istniejących budynków usługowych.
			5. Wnosi o zwiększenia gęstości zieleni miejskiej oraz przekształcenia części obszarów planowanych pod usługi, na obszary zieleni miejskiej bądź obszarów pod usługi z powierzchnią czynną biologicznie do 70%. Uwaga zawiera uzasadnienie									Ad.5 Projekt planu wprowadza w obszarze opracowania tereny zieleni urządzonej, strefy zieleni osiedlowej, strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych oraz minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego w poszczególnych terenach zabudowy na wystarczającym poziomie zgodnie ze wskazaniami Studium. Dodatkowo dla terenów zabudowy usługowej został wprowadzony nakaz realizacji dachów zielonych. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu zmian ustaleń nakazujących zmianę powierzchni terenów zieleni urządzonej, powierzchni stref zieleni oraz wskaźnika terenu biologicznie czynnego.
169.	**I.414**	[…]	Wnosi o usunięcie przedłużenia ul. Szafirowej	-	-	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami

												przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
170.	**I.415**	Stowarzyszenie na Rzecz Ochrony i Rozwoju Dębnik	1. wnioskujemy o zmianę przewidzianego w projekcie planu przeznaczenia MN.1 terenów działek nr: 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/121, 14/142, 14/149, 46, 47/2, 51/13, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26 obręb 42 Krowodrza na ZP.1 Uwaga zawiera uzasadnienie 2. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie 3. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie	13, 14/93, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/121, 14/142, 14/149, 46, 47/2, 51/13, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26	42 Krowodrza	MN/U.1, MN.l, ZP.l, ZPz.l;				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1 oraz w części w pkt 4	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 oraz w części w pkt 4	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika") oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni , minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			4. wnioskujemy o zmianę przewidzianego w projekcie planu przeznaczenia MN/U.l terenów działek nr 13 i 14/93 obręb 42 Krowodrza w dwojaki sposób: w części wschodniej wzdłuż rzeki Prądnik na ZP.1, a w części północnej położonej wzdłuż torów kolejowych, na ZPz.1; Uwaga zawiera uzasadnienie									Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia całego terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1, teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia

												dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
171.	**I.416**	[…]	My niżej podpisani składamy uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna". Nie zgadzamy się na poszerzenie ul. Grażyny i połączenie ul. Grażyny z ul. Siewną Boczną (działka 1181/i inne) KDD19. Mieszkamy na tym osiedlu blisko 35 lat, jesteśmy świadkami konstruktywnych zmian zachodzących przez ten okres na „naszym" osiedlu. Doceniamy możliwość korzystania z licznych terenów zielonych oraz bezpiecznego poruszania się i funkcjonowania na naszej osiedlowej przestrzeni. Projekt drogi dwukierunkowej wzbudza nasz niepokój i napawa strachem przed rzeczywistymi zagrożeniami wynikającymi z jego realizacji. Uwaga zawiera uzasadnienie	1181	43 Krowodrza	KDD.14, KDD19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
172.	**I.417**	[…]	1. (…) 2. Protestuję przeciwko budowie nowej drogi KDD.18 jako łącznika ul. Grażyny z ul. Turystyczną, 3. Proponowane rozwiązanie zamknięcia ul. Imbramowskiej od strony wjazdu z ul. Grażyny i przekierowanie całego ruchu dwukierunkowego przez obecnie funkcjonujący parking (działka 1180/3) do ul. Turystycznej budzi poważne zastrzeżenia, gdyż: • podana przez autora projektu przyczyna konieczności zamknięcia ul. Imbramowskiej ze względu na zbyt bliską odległość (10 m) od skrzyżowania z ul. Opolską jest niezgodna z prawdą, ponieważ faktyczna odległość wynosi ok. 25 m. • podważanie bezpieczeństwa tego skrzyżowania jest również bezzasadne, gdyż w okresie od stycznia 2017 do listopada 2020 na skrzyżowaniu miało miejsce jedynie 6 zdarzeń drogowych, co jest poparte statystykami policyjnymi. Obecne skrzyżowanie jest optymalnym i bezpiecznym rozwiązaniem zapewniającym płynny ruch samochodowy jak również bezpieczeństwo pieszych przy dwóch oznakowanych przejściach, w tym jedno z nich posiada sygnalizację świetlną. Uwaga zawiera uzasadnienie	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2, 3	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2, 3	Ad. 2, 3 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w

												znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.***
173.	**I.418**	[…]	1. składam sprzeciw wobec planowanemu nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18).			KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1 oraz w części w pkt 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu

												przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
			2. składam sprzeciw wobec planowanego poszerzenia ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14).									Ad.2 Uwaga uwzględniona w zakresie usunięcia fragmentu drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 łączącej ul. Grażyny z ul. Siewną. Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się

												do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
174.	**I.419**	[…]	1. Jako mieszkanka i właściciel mieszkania zlokalizowanego przy ul. Siewnej 21C/26 w Krakowie wyrażam stanowczy sprzeciw na jakiekolwiek zmiany planów zagospodarowania przestrzennego obszaru zlokalizowanego przy ulicy Siewnej w Krakowie. Nie zgadzam się na przeprowadzenie jakichkolwiek prac mających zmienić obecną infrastrukturę osiedla w tym nie zgadzam się na poprowadzenie nowej drogi łączącej os. Mozarta z ul. Grażyny prowadzącą do Placu Imbramowskiego i ulicy Opolskiej przez osiedlę wzdłuż ul. Siewnej przed blokiem, w który mieszkam tj. 21C. 2. (…)			KDD.14, KDD19, KDL.5, KDZ.1				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ustaleń dotyczących zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Ponadto należy stwierdzić że poza ww. fragmentem drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 projekt planu powiela rozwiązania przestrzenne już istniejące.
175.	**I.422**	[…]	1. (…) 2. Proszę o rozważenie wskazania wysokości budynków w terenie MN.2 o maksymalnej wysokość zabudowy 9 m. Uważam, że domy bliżej rzeki i z uwagi na przewietrzanie powinny nawiązywać wysokością do niższej zabudowy osiedla.	14/35, 14/36, 14/130, 14/133	42 Krowodrza	MN.1 MN.2 MN/U.1				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2, 3, 4 oraz w części w pkt 5, 6	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2, 3, 4 oraz w części w pkt 5, 6	Ad.2 W terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.2 zrealizowane są budynki o wysokości 13m, w związku z powyższym uwaga zostaje nieuwzględniona.
			3. Wnioskuje o utrzymanie terenu zabudowy na obecnym terenie w projekcie planu MN1 i MN2 w formie w jakiej ten teren był w Planie Dolina Prądnika (MN11, MN10, MN9 i ZP0.4.). Uważam, iż powinna być utrzymana zielona otulina rzeki jaką wskazano w planie chroniącym tereny nadrzeczne przed zabudową jakim był Plan Dolina Prądnika.									Ad.3,4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej.
			4. Teren MN1 w projekcie planu zbliża się do zakola rzeki bliżej niż zabudowa południowej pierzei ul. Herwina Piątka, wnioskuje o utrzymanie linii zabudowy frontowej takiej jak starych domów, a terenu ogrodów objętej podobnie zielenią osiedlową jak teren domów sąsiednich.									

			5. Teren w starym planie Dolina Prądnika US.2 przekształcony został teraz jako MN/U.1 nie powinien w mojej opinii tak zbliżać się do rzeki tylko sięgać na odległość podobną do terenów MN.2. 6. Usługi sportu zazwyczaj mają bardziej zielony charakter niż zabudowa MN/U.1.To miejsce nad rzeką to szczególny zakątek zieleni w tym miejscu. 7. (…)									Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni , minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej. Przeznaczenie to jest zgodne z obowiązującym dokumentem Studium. Ad.5, 6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia całego terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 pod teren usług sportu i rekreacji o symbolu US. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1, teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
176.	**I.425**	[…]	Wnoszę o zmianę założeń MPZP w zakresie rozbudowy ul. Szafirowej. Zgłaszam uwagę w zakresie § 15 ust. 1 pkt. 2 lit. X oraz ust. 2 dotycząca rozbudowy ulicy Szafirowej i jej połączenia z ulicą Jabłonną oraz planowaną ulicą 6 sierpnia polegającą na zgłoszeniu sprzeciwu wobec planowanej rozbudowy.	1182/8, 1182/5, 567, 556, 555, 554, 1215, 1216	43 Krowodrza	KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały

												ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
177.	**I.427**	[…]	1. Jako mieszkańcy i właściciele mieszkania zlokalizowanego przy ul. Siewnej 21B/89 w Krakowie wraz z mężem Wyrażamy Stanowczy Sprzeciw na jakiekolwiek zmiany planów zagospodarowania przestrzennego obszaru zlokalizowanego przy ulicy Siewnej w Krakowie. Uwaga zawiera uzasadnienie 2. NIE ZGADZAMY SIE na przeprowadzenie jakichkolwiek prac mających zmienić obecną infrastrukturę osiedla. Uwaga zawiera uzasadnienie 3. NIE ZGADZAMY SIE na poprowadzenie nowej drogi łączącej os. Mozarta z ul. Grażyny prowadzącą do Placu Imbramowskiego i ulicy Opolskiej przez nasze osiedle wzdłuż ul. Siewnej przed blokiem, w który mieszkamy. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19, obszaru zlokalizowanego przy ulicy Siewnej w Krakowie, osiedle Prądnik Biały				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 1, 2, 3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1, 2, 3	Ad.1, 2, 3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ustaleń dotyczących zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Ponadto należy stwierdzić że poza ww. fragmentem drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 projekt planu powiela rozwiązania przestrzenne już istniejące.
178.	**I.432**	[…]	1. (…) 2. Proszę o pozostawienie przeznaczenia obu działek według aktualnego stanu 1181/18, 1181/15. Działka 1181/15 (KDD.14) powinna zostać drogą wewnętrzną.	1181/18, 1181/15	43 Krowodrza	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany kategorii drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na drogę wewnętrzną. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania

												techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
179.	**I.433**	[…]	1. Wnioskuje się o dopuszczenie maksymalnej wysokości zabudowy do 13 metrów w obszarze U.12.	536/4, 536/5, 536/6, 536/7, 536/8, 536/9, 536/10, 536/11, 536/12, 536/13 oraz 250/1 i 250/2	43 Krowodrza	U.12				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1-6	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-6	Ad.1 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). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla terenów zabudowy usługowej w ramach terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy usługowej na poziomie 9 m.
			2. Wnioskuje się o obniżenie projektowanego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla zabudowy usługowej w obszarze U.12 z 60% do 55%									Ad.2 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). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla terenów zabudowy usługowej w ramach Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60%.
			3. Wnioskuje się o usunięcie z załącznika graficznego stref lokalizacji zieleni w ramach terenów inwestycyjnych									Ad.3 Należy też zwrócić uwagę że projekt planu wprowadza w pobliżu terenów komunikacyjnych przeznaczenie mało wrażliwe na hałas czyli możliwość realizacji obiektów usługowych. Jest to najlepsza forma ochrony akustycznej wyznaczana na etapie planowania przestrzennego łącznie z wprowadzoną na rysunek projektu planu strefą zieleni w ramach terenów inwestycyjnych..
			4. Wnioskuje się o dopuszczenie funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej o niskiej intensywności dla wnioskowanego obszaru.									Ad.4 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). Proponowane w uwadze przeznaczenie nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) wprowadza przeznaczenie podstawowe pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną

												bez możliwości realizacji zabudowy wielorodzinnej niskiej intensywności.
			5. Wnioskuje się o podwyższenie projektowanego maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy z 30% do 40 %.									Ad.5 Projekt planu wyznacza dla terenu zabudowy usługowej o symbolu U.12 maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %. Ze względu na wyznaczoną powierzchnię biologicznie czynną dla terenu zabudowy usługowej o symbolu U.12 oraz konieczność zapewnienia obsługi komunikacyjnej poprzez układ dróg wewnętrznych oraz wyznaczenie miejsc postojowych pozostawia się maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy przedmiotowego terenu bez zmian.
			6. Wnioskuje się o przesunięcie linii nieprzekraczalnej zabudowy dla wnioskowanego obszaru w stronę wschodnią i południową, odpowiednio by była możliwość lokowania zabudowy na całym obszarze wnioskowanym (oznaczonym na załączniku nr 1).									Ad.6 Nieprzekraczalne linie zabudowy zostały wyznaczone zgodnie ze wskazaniami art. 43 ustawy o drogach oraz art. 15 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz w nawiązaniu do istniejącej zabudowy w rejonie ul. Siewnej. Ponadto należy zwrócić uwagę na bliskość projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 i jej negatywny wpływ na obiekty budowlane wynikający z powstających drgań podczas jej przyszłego użytkowania.
180.	**I.444**	[…]	Składamy stanowczy sprzeciw wobec planów połączenia ul. Grażyny z ul. Siewną Boczną (działka 1181/18 i inne) KDD.19 oraz z związanym z tym poszerzeniem ul. Grażyny. Uwaga zawiera uzasadnienie	1181/18	43 Krowodrza	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
181.	**I.445**	[…]	1. (…) 2. Rezygnacja z planowanej przebudowy ul. Szafirowej,			KDD.14, KDD.19, KDD.23				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	Ad.2 Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy

												dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.***
182.	**I.446**	[…]	Sprzeciw wobec poszerzenia ul Grażyny i budowy połączenia umożliwiającego ruch samochodów na odcinku Opolska - Grażyny - Siewna. Proponowane połączenie w żaden sposób nie usprawni ruchu drogowego w okolicy, a jedynie zaburzy wypracowaną przez lata równowagę osiedla Prądnik Biały Wschód. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
183.	**I.447** **I.450**	[…] […]	Wyrażam sprzeciw wobec planu likwidacji miejsc postojowych pomiędzy blokiem Siewna 23b a Przedszkolem Samorządowym nr 175 (Uo.1). Uwaga zawiera uzasadnienie	1181/21	43 Krowodrza	ZP.11				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11.Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.
184.	**I.458**	[…]	Wnosimy uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Siewna". Od 40 lat jesteśmy mieszkańcami bloku przy ul. Bursztynowej 1 i wyrażamy sprzeciw co do zmiany ruchu i zamknięcia ul. Imbramowskiej oraz skierowania ruchu na ul. Turystyczną.	-	-	KDD.16, KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie

												liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.***
185.	**I.459**	[…]	1. (…)	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie	Rada Miasta Krakowa nie	Ad.2

	I.474	[…]	Uwaga zawiera uzasadnienie 2. Nie zgadza się na przebudowę drogi KDD.14. Planowana przebudowa drogi KDD.14 spowoduje zlikwidowanie kolejnych miejsc parkingowych wzdłuż obecnej drogi, pogarszając jeszcze bardziej tę sytuację. Podobny los czeka również roślinność - drzewa i krzewy znajdujące się obok istniejącej drogi wewnętrznej. Planowane poszerzenie pasa drogowego spowoduje ich wycinkę a ewentualne nasadzenia zastępcze przyniosą efekt dopiero po wielu latach.							uwzględnił uwagi w pkt 2	uwzględniła uwagi w pkt 2	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi publicznej o symbolu KDD.14 uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczoną symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.14 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. Ponadto projekt planu zgodnie z § 49 ust. 2 dopuszcza realizację miejsc postojowych, a na rysunku planu wyznacza szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
186.	**I.460**	[…]	1. W planie nigdzie nie zaznaczono, że ul. Górnickiego od strony mostu na Białusze będzie ulicą zamkniętą. Ulica dochodzi tylko do torów tramwajowych budowanego właśnie tramwaju na Górkę Narodową. Na jednym z obrazów prezentacji usytuowano tam nawet przystanek autobusowy. 2. (….)	-	-	KDL.1, KDD.16, KDD.18, KDD.23, ZP.2				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 3, 4	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 3, 4 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad.1 Projekt planu nie przewiduje zamknięcia ul. Górnickiego.
			3. KDD.23 - przebudowa ulicy Szafirowej zakłóca spokój mieszkańcowi niszczy tereny zielone, o które podobno tak się troszczycie. Tym bardziej, że w planach w pobliżu jest budowa drogi zbiorczej KDZ1, która rozwiąże komunikację rejonu ul. Siewnej z ul. Opolską.									Ad. 3 Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.

												W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.
			4. KDD.16, KDD.18 - zamknięcie ul. Imbramowskiej i wykonanie sztucznego łącznika pomiędzy ul. Turystyczną, a ul. Grażyny to jakiś dziwoląg. Obecny układ jest przejrzysty i dobrze spełnia swoją rolę. Komunikacja z ul. Opolską i ul. Mackiewicza jest bardzo dobra. Nie ma problemu z wjazdem na Plac Imbramowski. Natomiast nowy układ spowoduje tylko zabranie całego parkingu dla sąsiednich mieszkańców oraz konieczność wycięcia starodrzewu. Jestem prawie codziennym gościem w tamtym rejonie i uważam, że proponowane zmiany nic nie usprawnią, a narobią dużo złego.									Ad.4 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia

												zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.***
187.	**I.461**	[…]	1. (…) 2. Nie zgadzam się z poszerzeniem lub wydłużeniem pasa drogowego KDD19, a tym samym skierowaniem ruchu samochodowego z ul. Siewnej, ul. Bociana i os. Mozarta do ul. Opolskiej. Uwaga zawiera uzasadnienie			KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
188.	**I.466**	[…]	1. Składam sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18) poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14). Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19, KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 1, 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19 Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.

												• drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18

												zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
			2. Składam sprzeciw wobec planowanego poszerzenia ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14).									Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
189.	**I.468**	[…]	1. Działając w imieniu własnym, niniejszym składam sprzeciw wobec planowanemu nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18) Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1 oraz w części w pkt 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19 Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w

												rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
			2. Składam sprzeciw wobec planowanego poszerzenia ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD. 14). Uwaga zawiera uzasadnienie									Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
190.	**I.471**	SUPER KRAK S.A.	1. W zakresie ustaleń projektu planu dla obszaru MWi/U.1 - tereny istniejącej zabudowy	-	-	MWi/U.1, MW/U.2				Prezydent Miasta Krakowa nie	Rada Miasta Krakowa nie	Ad.1

	I.476	SUPER KRAK S.A.	mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami - w zakresie kształtowania zabudowy przewidziano min. wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 50%. Wnosimy o korektę wskaźnika zgodnie z wartością przyjętą w Studium tj. na poziomie 20%. Uwaga zawiera uzasadnienie 2. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie 3. (…)							uwzględnił uwagi w pkt 1	uwzględniła uwagi w pkt 1	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). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w Terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%. W związku z wprowadzeniem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami możliwa jest realizacja zarówno zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej jak i zabudowy usługowej. W celu ujednolicenia w całym terenie powierzchni biologicznie czynnej dla każdego rodzaju zabudowy wprowadzono minimalną powierzchnie biologicznie czynną jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.
191.	**I.298** **I.472**	[…] […]	1. Dopuszczenie w ustaleniach planu miejscowego działek ewidencyjnych numer 171, 177, 185,187,181,182, 242/1 obr. 43 jedn. ewid. Krowodrza zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami; Uwaga zawiera uzasadnienie	171, 177, 185,187, 181,182, 242/1	43 Krowodrza	U. 14, KDD.28				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1-3	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 3 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2	Ad.1 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). Proponowane w uwadze przeznaczenie nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) wprowadza przeznaczenie podstawowe pod zabudowę usługową oraz przeznaczenie uzupełniające dla 49 % powierzchni przedmiotowego terenu, które nie obejmuje zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.
			2. Zmianę przebiegu nieprzekraczalnej linii zabudowy ustalonej w terenie U.14 poprzez jej poprowadzenie w całości wzdłuż linii rozgraniczającej tereny U. 14 i KDD.28. Uwaga zawiera uzasadnienie								Ad.2 Nieprzekraczalna linia zabudowy wraz ze strefą zieleni w ramach terenów inwestycyjnych zostały wyznaczone w celu ochrony cennej zieleni obejmującej fragment terenu zabudowy usługowej o symbolu U.14.
			3. Zawężenie/ ograniczenie terenu przeznaczonego pod tereny dróg publicznych klasy dojazdowej o około 8 10 m. Uwaga zawiera uzasadnienie								Ad.3 Szerokość przedmiotowej drogi poza jezdnią musi uwzględnić obustronne chodniki, planowaną ścieżkę rowerową oraz ewentualne miejsca postojowe i pas zieleni. Proponowane szerokości nie dają takiej możliwości co miałoby wpływ na bezpieczeństwo ruchu na projektowanej drodze publicznej zwłaszcza, że droga publiczna o symbolu KDD.28 będzie

												pełnić funkcję drogi wjazdowej na osiedla z Al. 29 Listopada. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu zmniejszony został obszar wydzielony pod skrzyżowanie dróg publicznych oznaczonych na rysunku planu symbolami KDD.27 i KDD.28.***
192.	**I.482**	[…]	1. (…) 2. Proponujemy połączenie ul. Siewnej z ul. Legnicką i dalej do Opolskiej wykorzystując istniejącą drogę parkingową (wystarczająco szeroką) oznaczoną na planie KDW.8 i przedłużając ją do ul. Szafirowej i Legnickiej. To rozwiązanie ułatwi w przyszłości połączenie samochodowe osiedla z Placem Imbramowskim. Obecnie chcąc z naszego osiedla dojechać do placu Imbramowskiego musimy wjechać na ul. 29 Listopada.			ZP.13 ZP.19 KDW.8 KDD.14 KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zieleń publiczną oznaczoną w projekcie planu jako teren o symbolu ZP.13 stanowiące ważny element systemu zieleni oraz w istniejące ciągi piesze
193.	**I.483**	[…]	1. Wnoszą, aby w oparciu o załączoną do nn. pisma analizę Obsługa ruchu komunikacyjnego nieruchomości zlokalizowanych przy Al. 29 Listopada (po wschodniej stronie, między wiaduktami kolejowymi linii kolejowej Kraków - Warszawa i Kraków - Mydlniki), sporządzoną w dniu 4 września br. przez naukowców Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej pracujących pod kierunkiem prof. Stanisława Gacy, Kierownika Katedry Dróg Kolei i Inżynierii Ruchu zostało przyjęte rozwiązanie w MPZP Siewna zgodne z rekomendowanym przez ekspertów wariantem obsługi obszaru nieruchomości zlokalizowanych przy Al. 29 Listopada (po wschodniej stronie, między wiaduktami kolejowymi linii kolejowej Kraków - Warszawa i Kraków - Mydlniki, a to rozbudowie skrzyżowania z ul. Siewna poprzez budowę dodatkowego wlotu (zjazdu publicznego) drogi wewnętrznej zlokalizowanej na działce 236/1 (odpowiadającej drodze serwisowej PKP równoległej do linii kolejowej Kraków - Warszawa) albo drogi zlokalizowanej w części na działce 236/1 a w części na działkach do niej przylegających (przy założeniu szerokości drogi umożliwiającej obsługę komunikacyjna całego terenu), z zachowaniem możliwości prawo i lewo skrętu. 2. (…)	236/1, 215/2, 218/2, 218/5, 219/1, 222/1, 220, 221/1, 223/1, 225, 224, 227, 226, 228, 229, 230	43 Krowodrza	KK.2, KDZ.2, U.17				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • wyznaczenia drogi wewnętrznej na rysunku projektu planu. Zgodnie z § 50 ust. 1 projekt planu wyznacza Tereny kolejowe na terenach zamkniętych których przeznaczeniem podstawowym są m. in. drogi wewnętrzne, w związku z powyższym wprowadzanie na rysunek planu przedmiotowej drogi nie jest konieczne. Ponadto w otrzymanym piśmie (znak sprawy KNKr1.6144.98.2019/34), na etapie opiniowania projektu planu, PKP S. A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie zwraca uwagę na planowany rozwój regionalnych połączeń kolejowych co wiązać się może z rozbudową infrastruktury kolejowej. W związku z czym na etapie sporządzania projektu planu należy wykluczać ewentualne kolizje infrastruktury. Zgodnie z przytoczonym pismem należy zauważyć że narzucenie przebiegu drogi wewnętrznej może kolidować z przyszłą rozbudową linii kolejowej. • lokalizacji zjazdu z drogi publicznej. Projekt planu zgodnie z § 15 ust.. 3 nie wyznacza zjazdów na drogę publiczną, nie oznacza to że nie powstanie on w przyszłości we wskazanej lokalizacji. W rozumieniu Prawa budowlanego droga wraz ze zjazdami stanowi jeden obiekt liniowy (art. 3 pkt 3a Prawa Budowlanego), a tym samym jedną budowlę i jeden obiekt budowlany w rozumieniu art. 3 pkt 1 i 3 Prawa budowlanego. W związku z powyższym realizację

												zjazdu w ramach drogi publicznej oznaczonej symbolem KDZ.2 dopuszczają przepisy odrębne i nie jest konieczne wprowadzanie zapisów w tym zakresie.
194.	**I.484**	[…]	1. Wniosek do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "SIEWNA" dotyczącego działki 1180/3 (parking osiedlowy) i połączenia ul. Grażyny z ul. Turystyczną. Wnioskuję o oddalenie tego planu w całości i protestuję przeciwko budowie nowej drogi KDD.18 jako łącznika ul. Grażyny z ul. Turystyczną. 2. Proponowane rozwiązanie zamknięcia ul. Imbramowskiej od strony wjazdu z ul. Grażyny i przekierowanie całego ruchu dwukierunkowego przez obecnie funkcjonujący parking (działka 1180/3) do ul. Turystycznej budzi poważne zastrzeżenia.	-	-	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2	Ad.1,2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia

												zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).***
195.	**I.485**	[…]	Zgłaszam sprzeciw do planów poszerzenia ulicy Grażyny i połączenia jej z ulicą Siewną.	-	-	KDD.14, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
196.	**I.509**	[…]	Zwracam się o zachowanie istniejących miejsc postojowych w bezpośrednim sąsiedztwie budynku Siewna 23B na obszarze ZP.11 oraz o zapewnienie dojazdu do tych miejsc istniejącą drogą między tym budynkiem, a przedszkolem na obszarze Uo.l. Mieszkam w bloku Siewna 23B od momentu jego powstania w 1981 r. Przez cały ten okres po zachodniej stronie budynku są użytkowane miejsca postojowe - jedyne w jego sąsiedztwie. Dojazd do nich zawsze odbywał i odbywa się drogą wzdłuż przedszkola. Przeglądając projekt Planu Zagospodarowania przestrzennego ze zdumieniem zauważyłam, że na całym terenie oznaczonym w planie symbolem ZP.11 przewidziano teren zielony z zakazem tworzenia i użytkowania miejsc postojowych. Oznacza to likwidacje WSZYSTKICH miejsc postojowych w tym rejonie Warto zwrócić uwagę, że jest to jeden z niewielu budynków nie posiadających dojazdu od strony klatek schodowych. Tak znaczne ograniczenie możliwości parkowania będzie stanowić duże utrudnienie dla mieszkańców,	-	-	ZP.11				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11. Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.

			wśród których jest wiele osób chorych i niepełnosprawnych. Parkujące tam samochody mieszkańców tego I kilku okolicznych budynków nigdy nie stanowiły żadnego zagrożenia, ani niedogodności i dlatego uważam, że zakaz parkowania tam wynika jedynie z nieznajomości realiów tej okolicy. Pozostawienie istniejących miejsc postojowych oraz zapewnienie możliwości dojazdu do nich spotka się niewątpliwie z zadowoleniem i wdzięcznością mieszkańców.									
197.	**I.512** **I.514** **I.515** **I.516**	[…]	1. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie. 2. Nie zgadzam się na połączenia ul. Grażyny z ul. Turystyczną poprzez istniejący zamknięty parking (działka 1180/3 KDD.18) Uwaga zawiera uzasadnienie.	1180/3	43 Krowodrza	KDD.14, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.

												Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
198.	**I.518**	**[…]**	1. (…) 2. (…) 3. W projekcie planujecie Państwo również przebudowę drogi dojazdowej do ul. Turystycznej, która miałaby prowadzić przez parking (wjazd od ul. Grażyny) i zamknięcie ul. Imbramowskiej. Takie zmiany spowodują drastyczne zwiększenie ruchu drogowego w rejonie, zmniejszenie bezpieczeństwa mieszkańców uczęszczających obecnie spokojną ul. Turystyczną. Wzmożony ruch, tak jak w przypadku ul. Grażyny, spowoduje zwiększenie emisji spalin, zanieczyszczeń. Pozbawi mieszkańców osiedla spokoju, ciszy i poczucia bezpieczeństwa rodziców, którzy tą droga posyłają dzieci do szkoły czy przedszkola.	-	-	KDD.14, KDD.16, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 3	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 3	Ad.3 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie

												projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.***
199.	**I.519** **I.521**	[…] […]	Projekt obejmuje m.in. zmiany w obszarze ul. Turystycznej oraz ul. Grażyny, drogi te, aktualnie są bardzo mocno uczęszczane i związane jest to z obecnością wielu ważnych punktów, takich jak przedszkola, szkoła, żłobek, apteki oraz firm urzędujących na terenie Placu Imbramowskiego oraz jego okolicy. Szczególnie intensywnie tereny te uczęszczane są przez dzieci w wieku przedszkolnym oraz szkolnym. Należy zaznaczyć, że w sąsiadującej szkole i przedszkolu uczy się ponad tysiąc dzieci, przedstawiony projekt oraz spowodowane nim natężenie ruchu tworzy dla nich poza licznymi codziennymi utrudnieniami w przemieszczaniu się i nauce znaczące i realne zagrożenie zdrowia i życia. Dodatkową grupą licznie reprezentowaną w okolicy są osoby starsze oraz osoby odwiedzające Plac Imbramowski. Rejon placu oraz przyległych ulic Turystycznej oraz Grażyny sąsiaduje z ważnymi punktami przesiadkowymi, które generują olbrzymi ruch pieszy w omawianej okolicy. Wprowadzenie proponowanych zmian utrudniłoby w ekstremalnym stopniu dostęp do wszystkich wymienionych miejsc oraz stwarzałoby olbrzymie zagrożenie, zwłaszcza dla dzieci oraz osób starszych. Z ulicą Turystyczną i Grażyny sąsiadują również tereny spacerowe z dużą ilością zieleńca zawierającego wiele drzew, które prawdopodobnie	**-**	-	KDD.18				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do

			zostaną zniszczone w trakcie przebudowy. Teren ten stanowi miejsce zabaw dzieci, ruchu rowerowego - zarówno osób dorosłych jak i dzieci. Ruch pieszy, w tym osób dojeżdżających generują pawilon handlowy Auchan oraz niezwykle cenny Park im. Tadeusza Kościuszki. Przedstawione w projekcie zmiany zaburzają równowagę parku oraz mogą wpłynąć jego odbiór jako miejsca rekreacyjnego dla osób z wielu okolicznych terenów. Sam osobiście mieszkałem przez sześć lat przy ruchliwej, dwupasmowej ulicy wybudowanej przed blokiem i tylko w trakcie tych sześciu doszło tam do kilkunastu wypadków, w tym dwóch śmiertelnych. Proponowany tutaj projekt niszczy harmonię okolicy oraz drastycznie zagraża bezpieczeństwu zarówno mieszkających bezpośrednio w okolicy rodzin jak i rodzin dojeżdżających do szkoły, przedszkola, żłobka, parku.									prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
200.	**I.522**	[…]	Składam sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14). Składam sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z ulicą Grażyny, ponieważ na ono przebiegać przez parking, z którego korzystają mieszkańcy dwóch 10-piętrowych bloków. Ponadto połączenie tych dwóch ulic, już istnieje od wielu lat, kilka metrów dalej przez ulicę Imbramowską. Nowe połączenie zapewne będzie się wiązało ze zmniejszeniem ilości miejsc parkingowych oraz okrojeniem terenów zielonych przy naszych blokach na co kategorycznie się nie zgadzam. Jeżeli droga będzie przebiegać przez parking osoby wysiadające ze swoich samochodów (między innymi rodziny z dziećmi) będą narażone na potrącenia, ze względu na wzmożony ruch samochodowy.	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie

			Sprzeciwiam się, również poszerzeniu ulicy Grażyny i połączeniu jej z ulicą Siewną. Nie zgadzam się na zwiększenie ruchu samochodowego przez środek osiedlą, a tym samym zwiększeniu hałasu i ilości spalin. Przy ulicy Grażyny znajduję się plac zabaw dla dzieci i jest to również droga prowadząca do Przedszkola Samorządowego Nr 175 oraz do Szkoły Podstawowej Nr 109. Chcę, aby moje wnuki mogły tą trasę pokonywać spokojnie i bezpiecznie. Nasze osiedle jest perełką w porównaniu do nowoczesnych - betonowych osiedli i tego trzeba bronić, a nie budować przez środek osiedla drogi, bo nie ma na nie miejsca									przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry

												drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. ***W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.***
201.	**II.2**	[…]	1. Wnosi o jednoznaczne określenie w definicjach wskaźników powierzchni zabudowy, powierzchni biologicznie czynnej i powierzchni zabudowy czy są one liczone w stosunku do powierzchni działki/działek objętych wnioskiem czy powierzchni objętej wnioskiem znajdującej się w obszarze o danym przeznaczeniu terenu. 2. (…)	247	43 Krowodrza		MW/U.2, KDZ.1			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 4, 5 oraz w części w pkt 3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 4, 5 oraz w części w pkt 3	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona - przedmiotowe definicje zostały sformułowane analogicznie jak w innych sporządzanych planach miejscowych w Krakowie i są definicjami poprawnymi. Ze względu na konieczność uczytelnienia i zachowania porównywalności planów w Krakowie, przyjęto zasadę jednorodnego definiowania pojęć w poszczególnych sporządzanych planach miejscowych. Jednocześnie wyjaśnia się, że zgodnie z definicjami przyjętymi w projekcie planu (§ 4 ust. 1) podane wskaźniki odnosi się do *powierzchni terenu działki budowlanej objętej projektem zagospodarowania terenu do decyzji administracyjnej albo zgłoszeniem*.
			3. Zwiększenie dopuszczalnego maksymalnego wskaźnika intensywności zabudowy z 1,0 na 2,1 licząc wskaźnik do powierzchni działki objętej wnioskiem lub proporcjonalnie większy wskaźnik w stosunku do fragmentu działki objętej wnioskiem w obszarze MW/U.2. W najbliższej okolicy intensywności zabudowy działek zabudowanych budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi znacznie przekraczają wartość 1,0 Jest to również zgodne z zapisami projektowanej decyzji WZ dla przedmiotowego obszaru nr sprawy (AU-02-2.6730.2.167.2019.KZI), która zawiera analizę urbanistyczno-architektoniczną a jej zapisy ustalają maksymalną powierzchnię zabudowy na 30%, co przy zestawieniu z dopuszczalną wysokością daje wartość intensywności zabudowy oscylującą wokół wartości 2,1.									Ad. 3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie podniesienia maksymalnego wskaźnika intensywności zabudowy do poziomu 2,1.
			4. Ustalenie minimalnej powierzchni biologicznie czynnej na poziomie 35% względem powierzchni działki inwestycji lub proporcjonalnie większy wskaźnik w stosunku do fragmentu działki objętej wnioskiem w obszarze MW/U.2 . Jest to zgodne z zapisami projektowanej decyzji WZ dla przedmiotowego obszaru nr sprawy (AU-02-2.6730.2.167.2019.KZI), która została poprzedzona analizą urbanistyczno-architektoniczną, która zbadała średnią minimalną powierzchnię biologicznie czynną w obszarze analizowanym.									Ad.4 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). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny

			Uzasadnienie: Powyższe uwagi dotyczące zwiększenia maksymalnych paramentów zabudowy motywuję faktem, że działka objęta wnioskiem znajduje się w znacznej części poza obszarem możliwym do zabudowy a przez co dopuszczalne parametry zgodne z aktualnym projektem planu przy wykorzystaniu dopuszczalnej wysokości zabudowy umożliwiają budowę budynku o powierzchni zabudowy mniejszej niż aktualnie istniejący budynek i zbliżonej do budynku jednorodzinnego (160m^2 powierzchni zabudowy). Z uwagi na istniejące wielkogabarytowe bloki wielorodzinne w bezpośrednim sąsiedztwie dopuszczenie jedynie tak niewielkiego gabarytu zabudowy jest nieuzasadnione.								wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%.
			5. Wyłączenie działek objętych wnioskiem z obszaru rehabilitacji zabudowy blokowej osiedli z uwagi na fakt, że na przedmiotowej działce nie ma zabudowy osiedlowej tylko niewielki budynek wolnostojący.								Ad. 5 Zasięg przedmiotowej strefy został wyznaczony w Studium. W związku z czym jej zakres został przeniesiony na rysunek projektu planu i zostały wprowadzone dla niej ustalenia w tekście projektu planu.
202.	**II.3** **II.4**	[…] […]	Składam i zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar Siewna" przebudowy ulicy Szafirowej i połączenia jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka i stawiam wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP.				KDD.23			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie likwidacji Terenu drogi publicznej klasy dojazdowej – KDD.23. Ul. Szafirowa zostaje utrzymana w obecnym przebiegu.
203.	**II.5**	Spółdzielnia Mieszkaniowa „Prądnik Biały Wschód"	1. (…) 2. Natomiast Państwa uzasadnienie o niebezpiecznym sąsiedztwie dwóch skrzyżowań nie ma podstaw aby tak twierdzić gdyż żadne poważne zdarzenia wypadkowe w tym miejscu nie wystąpiły. Oczywiście zawsze należy dążyć do poprawy bezpieczeństwa - może należałoby wprowadzić pewne usprawnienia na skrzyżowaniu ulic Opolska, Grażyny z ulicą Imbramowską lub przebudować to skrzyżowanie na skrzyżowanie z ruchem okrężnym albo rozważyć możliwość oddalenia skrzyżowania ul. Grażyny z ul. Imbramowską o dodatkowe 15-20m od ul. Opolskiej przy założeniu wyburzenia zaniedbanej nieruchomości położonej na działce nr 1040.	1180/3, 1040	43 Krowodrza		KDD.16, KDD.18			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • wyburzenia budynku przy ul. Imbramowskiej w celu przesunięcia przedmiotowego skrzyżowania ze względu na zbyt duże koszty w stosunku do odniesionych korzyści w realizacji przedsięwzięcia; • sposobu organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Opolskiej z ul. Grażyny, ze względu na art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w którym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu sposobu rozwiązania przedmiotowego skrzyżowania.
204.	**II.6**	[…]	1. (…) 2. (…) 3. Wnosi o nie poszerzenie wewnętrznej ulicy oznaczonej jako KDD.14 (przecznica od ul. Siewnej) na odcinku od Przedszkola Samorządowego nr 175 w kierunku Siewnej 23 d I e przywrócenie jej oznaczenia Jako drogi wewnętrznej.	-	-		KDD.14, KDD.16, KDD.18			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 3	Ad. 3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać

												wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników.
205.	**II.8**	[…]	1. (…) 2. cały obszar MW/U.6 powinien dopuszczać maksymalną wysokość zabudowy do 36 metrów.	868/1, 868/2, 869, 870, 1054, 1053/1	43 Krowodrza		MW/U.6, U.9			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 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). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul . Opolskiej wprowadza wysokość 25m.
206.	**II.10**	[…]	Zaplanowana w projekcie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna", droga oznaczona nr KDD.28 łącząca, przebudowywaną Aleję 28 Listopada, która prowadzi na drogi wjazdowe 1 wyjazdowe z Krakowa, spowoduje, że istniejącą ulicą Bociana, zostanie skierowany dodatkowy ruch samochodowy m.in, poprzez ulicę Siewną, ulicę Mackiewicza, a następnie ulicę Pacholskiego, między innymi do budowanej trasy Wolbromskiej. Spowoduje to wzrost natężenia ruchu ulic na których nie planuje się prac związanych ze wzrostem przepustowości a już obecnie jest bardzo utrudniony na nich ruch samochodowy. Decyzja o budowie drogi KDD.28 pociągnie za sobą to, że na mapie Krakowa pojawi się kolejne, niechlubny czerwony punkt z przekroczonymi normami jakości powietrza. Projektant ww. planu zagospodarowania przestrzennego nie potrafił odpowiedzieć na pytanie, czy były prowadzono badania wpływu zwiększonego ruchu samochodowego projektowaną drogą KDD.28 na jakość powietrza, jeśli tak, to jaki był ich wynik, po drugie czy były prowadzone pomiary, czy ulica Mackiewicza ma odpowiednią przepustowość by przyjąć dodatkowy ruch samochodowy, kierowany na tą ulicę kolejnym zjazdem z Al. 29 Listopada. Obecnie przy dwóch istniejących zjazdach z Al. 29 Listopada, ulicami Kuźnicą Kołłątajowską oraz ul. Siewną, ulica Mackiewicza jest ciągle zakorkowana. Budowa drogi KOD28 spowoduje jedynie dodatkowy zjazd, *z* Al. 29 Listopada, ale nie upłynni to ruchu na	-	-		KDD.28			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Teren drogi publicznej o symbolu KDD.28 został wyznaczony na rysunku projektu planu w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze – w tym nowo wyznaczonym terenom zabudowy usługowej o symbolach U.14, U.16. W związku z powyższym utrzymuje się w projekcie planu przedmiotową drogę KDD.28.

			dalszych ciągach komunikacyjnych. Projektant uzasadniał, że drogą KDD 28 będą poruszać się jedynie mieszkańcy ul. Bociana oraz zakładów usługowych na tychże ulicach, ale w praktyce nie jest to możliwe, aby drogę publiczną włączyć do prywatnego ruchu, Wobec powyższych przytoczonych argumentów wnoszę o wyłączanie z planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna" budowy drogi KDD.28, głównie z uwagi na istniejąca zagrożenie dla jakości powietrza w Krakowie, na które wpłynie wielogodzinne zakorkowano ulic Siewna, Bociana i Mackiewicza. A przecież to, na ochronę środowiska Pan Prezydent zwraca szczególną uwagę, o czym informuje w mediach, jednakże świadome wyrażenie zgody na wprowadzenie nowego źródła pogorszenia jakości powietrza spowodowanego zwiększeniem ruchu samochodowego nowo budowaną ulicą, wśród wysokich budynków, pomiędzy którymi nie ma naturalnego przewietrzania, słoi w sprzeczności z głoszonymi przez Prezydenta postulatami a dbaniu o środowisko oraz zdrowie krakowian.									
207.	**II.11**	Podwawelska Spółdzielnia Spożywców	1) (…) 2) Na obszarze MW/U.6 dopuszczalna maksymalną wysokość zabudowy powinna wynosić 36 metrów, taką jaką mają budynki mieszkalne w najbliższej okolicy.	869, 870, 1054	43 Krowodrza		MW/U.6			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 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). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul . Opolskiej wprowadza wysokość 25m.
208.	**II.12**	[…]	1) zmniejszenie planowanego skrzyżowania o ruchu okrężnym oraz zwężenie pasa drogowego KDD.28 przy zjeździe do ul. Bociana; *Uwaga zawiera uzasadnienie* 2) (…) *Uwaga zawiera uzasadnienie*	284, 283/1	43 Krowodrza		KDD.28, ZP.9			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt l	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt l	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przesunięcia zachodniego fragmentu drogi o symbolu KDD.28 w kierunku północnym ze względu na kolizje z projektowanym budynkiem dla którego wydano ostateczną decyzję o pozwoleniu na budowę.
209.	**II.13**	[…]	1) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o: likwidację funkcji oznaczonej na rysunku planu symbolem ZP.1 zlokalizowanej na działce o nr 46 i 13 oraz ZPz.1 zlokalizowanej na działce nr 13 i włączenie tych obszarów odpowiednio : na działce nr 46 do MN.9 i na działce nr 13 do MN/U.1 oraz wyznaczenie na miejscu terenu ZP.1 i ZPz.1 strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych.	47/2, 13, 46	42 Krowodrza		MN.9, MN/U.1, ZP.1, ZPz.1			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1-5	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-5	Ad. 1 Projekt planu utrzymuje tereny zieleni urządzonej oznaczone symbolem ZP.1 zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika” w celu utrzymania minimalnej zielonej otuliny wzdłuż rzeki Prądnik. Ponadto wprowadza tereny zieleni o symbolu ZPz.l w strefie 10 m od granicy terenu zamkniętego w celu ograniczenia zabudowy w przedmiotowej strefie oraz zachowanie zielonego bufora mającego pełnić funkcję ochrony akustycznej dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przed skutkami oddziaływania linii kolejowej.

			2) Składający uwagę wnosi o korektę granicy strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczonej na działce nr 47/2, nr 46 oraz na działce nr 13: • zmniejszenia szerokości tej strefy na działce nr 47/2 tak by jej przebieg był równoległy do zachodniej granicy działki i miał szerokość równą z szerokością strefy przy zachodniej granicy działki 51/25, • zmniejszenia szerokości tej strefy i jej lokalizacji na działce nr 46 tak by jej przebieg pokrywał się z wnioskowanym do likwidacji terenem ZP.l i był równoległy do zachodniej granicy działki, • zmniejszenie szerokości tej strefy i jej lokalizacji na działce nr 13 tak by jej przebieg pokrywał się z wnioskowanym do likwidacji ZP.l i był równoległy do zachodniej granicy działki.									Ad.2 Powierzchnia strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczona na rysunku planu w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1 oraz w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 jest optymalna i została wyznaczona w celu zwiększenia bufora zieleni w ramach doliny rzeki Prądnik. Podczas realizacji inwestycji inwestor będzie mógł zbilansować minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego w przedmiotowej strefie. Projekt planu został pozytywnie zaopiniowany w tym zakresie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
			3) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę wysokości zabudowy do 11 m w celu zachowania ładu przestrzennego.									Ad.3 W terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1 oraz w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 w celu ograniczenia intensywności zabudowy oraz ze względu na bliskość terenów zieleni urządzonej, przyjęto wysokość zabudowy na poziomie 9 m.
			4) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do 50%.									Ad. 4 Uwaga nieuwzględniony w zakresie proponowanego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej ze względu na konieczność zachowania zgodności ustaleń projektu planu z ustaleniami Studium. W świetle art. 15 ust. l 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). Zgodnie z kierunkami zagospodarowania przestrzennego określonymi w Studium część z przedmiotowych działek w terenie MN.1 położona jest w strefie kształtowania systemu przyrodniczego, dla którego wprowadzono odrębną wartość wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej min. 60 %. W związku z powyższym, w projekcie planu dla terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN.1) i terenu zabudowy mieszkaniowej z usługami (MN/U.1), dla ujednolicenie wartości tego wskaźnika, ustalono minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie min. 60 %. Wysokość przyjętego minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego jest właściwa dla ustalonych przeznaczeń terenów i sposobu kształtowania zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w układzie wolnostojącym i bliźniaczym.

			5) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy z 0,25- 0,8 na wielkość 0,25 -1,0.									Ad. 5 Przyjęty wskaźnik intensywności zabudowy (0,25 - 0,8) jest wynikiem ustalonych w projekcie planu wskaźników dla zabudowy jednorodzinnej przyjętych zgodnie ze Studium. Ze względu na nieuwzględnienie uwagi w zakresie zmiany wysokości zabudowy (Ad. 3) oraz minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego (Ad. 4) - wskaźnik intensywności zabudowy pozostawia się bez zmian.
210.	**II.14**	Biuro Rozwoju Krakowa Sp. z o.o. reprezentowane przez […]	1) Składający uwagę wnosi o zmianę na rysunku planu sposobu zakończenia drogi KDD.5 przylegającego do KDX.11 w formie poszerzenia na tereny nie będące własnością Miasta poprzez likwidację poszerzenia czyli pozostawienie nowoprojektowanego odcinka drogi KDD.5 w liniach rozgraniczających pokrywających się z granicą działki 51/24 (własność Miasta).	51/20, 51/25, 51/26, 51/19	42 Krowodrza		MN.1, MN.9			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1-6	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-6	Ad.1 Zgodnie z wnioskami Zarządu Miasta Krakowa w przypadku nieprzelotowego zakończenia dróg klasy lokalnej (L) lub dojazdowej (D) powinna być zapewniona rezerwa terenu dla placów do zawracania.
			2) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę granicy strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczonej na działce nr 51/26 i na działce nr 51/19: uwaga dotyczy zmniejszenia szerokości tej strefy i jej lokalizacji na działce nr 51/26 i nr 51/19, tak by jej przebieg był równoległy do granicy działek i miał szerokość równą z szerokością strefy przy zachodniej granicy działki nr 51/25. Poszerzanie strefy wzdłuż południowej granicy działki nr 51/26 oraz zajęcie strefą całej działki 51/19 uniemożliwia jej racjonalne zagospodarowanie zgodnie z pozostałymi ustaleniami planu.								Ad.2 Powierzchnia strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczona na rysunku planu w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1 jest optymalna i została wyznaczona w celu zwiększenia bufora zieleni w ramach doliny rzeki Prądnik. Podczas realizacji inwestycji inwestor będzie mógł zbilansować minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego w przedmiotowej strefie. Projekt planu został pozytywnie zaopiniowany w tym zakresie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.
			3) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę wysokości zabudowy do 11 m w celu zachowania ładu przestrzennego.									Ad.3 W terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1, w celu ograniczenia intensywności zabudowy oraz ze względu na bliskość terenów zieleni urządzonej, przyjęto wysokość zabudowy na poziomie 9 m.
			4) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do 50%.									Ad. 4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej ze względu na konieczność zachowania zgodności ustaleń projektu planu z ustaleniami Studium. 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). Zgodnie z kierunkami zagospodarowania przestrzennego określonymi w Studium część przedmiotowych działek w terenie MN.1 położona jest w strefie kształtowania systemu przyrodniczego, dla którego wprowadzono odrębną

												wartość wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej min. 60 %. W związku z powyższym, w projekcie planu minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego w terenie MN.1 został ustalony na takim poziomie. Wysokość przyjętego minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego jest właściwa dla ustalonego przeznaczenia terenu i sposobu kształtowania zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w układzie wolnostojącym i bliźniaczym.
			5) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy z 0,25- 0,8 na wielkość 0,25 -1,0.									Ad.5 Przyjęty wskaźnik intensywności zabudowy (0,25 - 0,8) jest wynikiem ustalonych w projekcie planu wskaźników dla zabudowy jednorodzinnej przyjętych zgodnie ze Studium. Ze względu na nieuwzględnienie uwagi w zakresie zmiany wysokości zabudowy (Ad. 3) oraz minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego (Ad. 4) - wskaźnik intensywności zabudowy pozostawia się bez zmian.
			6) Składający uwagę wnosi o doprowadzenie do zgodności ustaleń planu z aktem notarialnym (kopia załącznika graficznego z aktu w załączeniu do uwagi). W akcie notarialnym wskazano przebieg służebności przejazdu i przechodu po terenie części działki nr 51/24 i 51/18 stanowiącej własność Gminy Miejskiej Kraków do działki nr 51/26 stanowiącej przedmiot sprzedaży. W ustaleniach planu działka nr 51/18 zlokalizowana jest w przeznaczeniu o symbol ZP.l gdzie nie ma dopuszczenia lokalizowania dróg i dojazdów natomiast fragment działki 51/24 jest oznaczony symbolem KDX. 11 jako ciąg pieszy Oba ustalenia są sprzeczne z aktem notarialnym. Zatem w ustaleniach planu dotyczących terenów oznaczonych symbolem ZP.l i KDX.11 należy uwzględnić ustanowione aktem notarialnym służebności przejazdu i Przechodu po części działek nr 51/24 i 51/18 poprzez stosowną zmianę ustaleń projektu planu. Nieuwzględnienie powyższego żądania oznacza naruszenie zapisów aktu notarialnego przez Gminę Miejską Kraków, co w konsekwencji może skutkować stwierdzeniem nieważności uchwały o planie w części dotyczącej w/w terenów.									Ad.6 Dojazd do działki nr 51/26 obr. 42 Krowodrza powinien odbywać się przez działkę nr 51/25 obr. 42 Krowodrza. Obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Doliny Prądnika poprzez ustalenie dla działki nr 51/18 obr. 42 Krowodrza terenu o symbolu ZPR.1 (teren ogólnodostępnej zieleni Parku rzecznego) uniemożliwia realizację dojazdów. Wprowadzona do projektu planu kontynuacja przedmiotowego przeznaczenia jest także sprzeczna z proponowaną w uwadze funkcją i ogranicza, a wręcz uniemożliwia, korzystanie w pełni przez mieszkańców z działki gminnej przeznaczonej pod publicznie dostępny park. Ponadto ciąg pieszy oznaczony symbolem KDX.11 ma zapewnić jedynie dojście mieszkańców do terenu zieleni urządzonej a nie zapewniać dojazd.
211.	**II.15** **II.16** **II.17** **II.22** **II.23**	[…] […] […] […] […]	Wnoszę o zmianę przeznaczenia zagospodarowania terenu z planowanego ZPz.1 na przeznaczenie dopuszczające na ww. działkach realizację naziemnych miejsc postojowych, budynków garażowych, oraz budynków gospodarczych i małej architektury ogrodowej.	14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/102, 14/103,	42 Krowodrza		ZPz.1			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego

	II.159	[…]	Działki znajdujące się w tej linii stanowią uzupełnienie dla naszych nieruchomości położonych w bezpośredniej okolicy, i są przez nas wykorzystywane jako tereny rekreacyjne, postojowe dla aut, i zaplecze dla istniejących w okolicy domów jednorodzinnych. Pozostawienie zaplanowanego w chwili obecnej przeznaczenia w znacznym stopniu ograniczy naszą możliwość korzystania z tych terenów, sprawi, że działki te staną się dla nas praktycznie bezużyteczne a dodatkowo nadal będą nas obciążać finansów.	14/106, 14/107, 14/110, 14/111, 14/112,								zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
212.	**II.18**	SPM Prądnik Biały	Spółdzielnia Mieszkaniowa Prądnik Biały Wschód w Krakowie zgłasza stanowczy sprzeciw i wnioskuje o nie poszerzanie ulicy oznaczonej o symbolu KDD.14 (prostopadłej do ul Siewnej) na odinku od nieruchomości Siewna 21a w kierunku Siewnej 23d. Uzasadnienie: • obecna szerokość ulicy na tym odcinku zabezpiecza z dużym zapasem płynny ruch samochodowy, • poszerzenie drogi spowoduje, konieczność wycinki 7-dmiu zdrowych dorodnych drzew oraz wyburzenia murowanej altany śmietnikowej i w konsekwencji budowy nowej bliżej budynku, • spowoduje to również zmniejszenie powierzchni nieruchomości wykupionych przez 160 Właścieieli lokali w budynkach Siewna 21a i Siewna 21c i dochodzenia od Gminy odszkodowania z tego tytułu.	-	-		KDD.14			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto projekt planu na rysunku planu wyznacza szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
213.	**II.19**	[…]	W związku z wyłożeniem do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna", zgłaszam następujące uwagi: Ślepa, krótka ulica Siewna Boczna ma zostać poszerzona na odcinku od bloku nr 21a wzdłuż ogrodzenia Przedszkola Samorządowego 175 do końca tj na odcinku ok. 100-150 m. W uzasadnieniu do planowanych zmian czytam, że chodzi o utrzymanie norm drogi. Przez 30 lat była to droga o szerokości ok. 3 m z chodnikiem po jednej stronie i jakoś nikomu to nie przeszkadzało. Odbywał się ruch samochodowy bez jakichkolwiek kolizji. Obecnie z niewiadomych przyczyn należy tę drogę	-	-		KDD.14			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z

			poszerzyć. Czy ktoś z pracowników UMK był na wizji lokalnej i zobaczył, że taka inwestycja pociągnie za sobą wycinkę 20 dużych 30 letnich drzew (6 drzew od strony przedszkola i 14 drzew po stronie przeciwległej). Moje pytanie brzmi: Po co niszczyć tyle zieleni? Po co poszerzać drogę, która służyła i służy mieszkańcom osiedla i interesantom. Komu jest potrzeba szeroka droga dojazdowa? Czy Urząd ma plany inwestycyjne, że musi poszerzać drogę, aby była dojazdowa do deweloperskiej inwestycji? O tym się nic nie mówi. Cisza. A może obiekt w którym mieści się obecnie PPP i Stomatolog Dziecięcy zmieni właściciela i przeznaczenie? Czy należy to wyczytać między wierszami - bo tak najczęściej to bywa w naszym mieście? Przecież pracownicy Urzędu wiedzą, że Kraków należy do miast o najmniejszej powierzchni terenów zielonych w Polsce, a mimo to są one dalej niszczone, wycinane i oddawane pod różnorakie inwestycje. W obliczu nasilającego się kryzysu klimatyczno-ekologicznego, jak również dramatycznej jakości powietrza w mieście, nie można na to pozwolić. Każda planowana inwestycja powinna być sprawdzana pod kątem jej wpływu na zanieczyszczenie powietrza oraz adaptację miasta do zmian klimatu. Czy planowana wycinka 20 dużych drzew i wybudowanie drugiego pasa ruchu (bez logicznego uzasadnienia) pod oknami mieszkańców bloku i dzieci bawiących się w ogródku przedszkolnym została sprawdzona pod katem jej wpływu na zanieczyszczenie powietrza? Zdrowie i życie osób mieszkających w Krakowie powinno być priorytetem Decydentów naszego Miasta.									wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto projekt planu na rysunku planu wyznacza szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
214.	**II.20**	[…]	W związku z wyłożeniem do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”, zgłaszam następujące uwagi: Według projektu krótka ulica Siewna Boczna ma zostać poszerzona na odcinku od bloku nr 21a wzdłuż ogrodzenia Przedszkola Samorządowego 175 do końca tj na odcinku ok. 100-150 m. Pracownicy UMK uzasadniają potrzebę poszerzenia dotychczasowej drogi normami drogi dojazdowej. Przez 30 lat była to droga o szerokości ok. 3 m z chodnikiem po jednej stronie. Ruch samochodowy odbywał się bez jakichkolwiek kolizji. Obecnie z przyczyn prawnych należy tę drogę poszerzyć. Czy ktoś z pracowników UMK był na wizji lokalnej i zobaczył, że taka inwestycja pociągnie za sobą wycinkę 20 dużych 30 letnich drzew (6 drzew od strony przedszkola i 14 drzew po stronie przeciwległej). Moje pytanie brzmi: Po co niszczyć tyle zieleni? Po co poszerzać drogę, która dobrze służyła i służy mieszkańcom osiedla i interesantom. Komu jest potrzeba szeroka droga dojazdowa? Czy Urząd ma plany inwestycyjne, że musi poszerzać drogę, aby była dojazdowa do deweloperskiej inwestycji? A może obiekt w którym mieści się obecnie PPP i Stomatolog Dziecięcy zmieni właściciela i przeznaczenie? Czy należy to wyczytać między	-	-		KDD.14			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać

			wierszami - bo tak najczęściej to bywa w naszym mieście? Czy planowana wycinka 20 dużych drzew i wybudowanie drugiego pasa ruchu (bez logicznego uzasadnienia) pod oknami mieszkańców bloku i dzieci bawiących się w ogródku przedszkolnym została sprawdzona pod katem jej wpływu na zanieczyszczenie powietrza? Zdrowie i życie osób mieszkających w Krakowie powinno być priorytetem Decydentów naszego Miasta.									droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto projekt planu na rysunku planu wyznacza szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
215.	**II.21**	P4 Sp. z o.o.	1) Sprzeczny z art. 46 ust. 1 Meaaustawy zakaz lokalizowania wolnostojących masztów z zakresu łączności publicznej dla większości obszaru miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nie ma żadnego uzasadnienia, aby na tym terenie wprowadzić takie rozwiązanie, ponieważ tego typu inwestycje są niezbędne do prawidłowego pokrycia zasięgiem określonego terenu, co przy istniejącej zabudowie omawianego obszaru planu jest z technicznego punktu widzenia niezbędne. 2) (…)	--	--	--				Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 3, 4	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 3, 4	Ad. 1 Zgodnie z Wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 22 kwietnia 2021 r. (sygn.. akt II SA/Kr 210/21) w art. 46 ustawy z 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych *(…) nie chodzi tutaj o to, że w planie miejscowym nie mogą być umieszczane w ogóle zakazy dotyczące urządzeń łączności publicznej. Chodzi bowiem o takie zakazy (oraz inne rozwiązania), które mogłyby uniemożliwić lokalizowanie inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej. Potwierdzeniem tego jest stanowisko judykatury. W aspekcie ogólnym wypowiedział się tutaj NSA w wyroku z dnia 23 września 2020 r. II OSK 1925/20, LEX nr 3100472 następująco: „ Przepisy art. 46 ust. 1 i 2 ustawy z 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych określają reguły w zakresie tworzenia przepisów dotyczących sytuowania infrastruktury telekomunikacyjnej w nowo uchwalanych planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego, jak też są wskazówkami w zakresie wykładni postanowień planów miejscowych, które obowiązywały w dacie wejścia w życie powołanych przepisów. Przepisy te mają w pewnym sensie korygować postanowienia planu, a z pewnością postanowienia planu muszą być interpretowane zgodnie z celem ustawy wyrażonym w Sygn. aktll SA/Kr 210/21 jej art, 46. Ratio legis art. 46 ust. 2 ustawy jest zatem prawo do zabudowy inwestycji w zakresie łączności publicznej, chyba że jej realizacja naruszałaby zakazy lub ograniczenia ustanowione w planie. Regułą jest możliwość zabudowy infrastrukturą telekomunikacyjną, natomiast wyjątkiem ograniczenia lub zakazy ustanowione w tym planie miejscowym. Zgodnie z regułą excepciones non sunt extendae należy przyjąć, że wyjątki od prawa do zabudowy telekomunikacyjnej muszą być interpretowane ściśle. Zatem zakazy lub ograniczenia wyrażone w planie miejscowym muszą odnosić się wprost do tego rodzaju zabudowy".*

												Jednocześnie w innym wyroku NSA wskazał, że „Przepis art. 46 ustawy z 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych nie przyznaje przedsiębiorcom telekomunikacyjnym autonomicznego uprawnienia do kształtowania polityki przestrzennej. Podkreślić bowiem należy, że art. 46 ust. 1 ustawy dopuszcza także możliwość istnienia określonych zakazów i ograniczeń, które wiążąco będą kształtowały uprawnienia przedsiębiorcy telekomunikacyjnego do określenia lokalizacji stacji bazowych telefonii komórkowej" (wyrok NSA z dnia 25 lutego 2020 r. II OSK 2627/18, LEX nr 3111258). Zatem zakazy z art. 46 ust. 1 mają charakter celowy, a nie absolutny. Cel ten został precyzyjnie wskazany w wyroku NSA z dnia 21 kwietnia 2020 r. II OSK 2487/19, LEX nr 3036981: „Istotą wprowadzenia regulacji z art. 46 ust, 1 i 2 ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych jest stworzenie takiej zasady prawnej, która finalnie ma na celu zapewnienie jak największej liczbie odbiorców dostępu do bezprzewodowych sieci telekomunikacyjnych. Zasada ta pozwala zatem na dokonywanie oceny celowości wprowadzonych w planie miejscowym zakazów i ograniczeń, co jednocześnie wymaga wykazania, że w przeciwnym razie obowiązująca treść planu miejscowego będzie prowadziła do powstawania obszarów niedostępnych dla rozwoju sieci bezprzewodowych, a więc sprzecznych z celami ustawy". *Trzeba kategorycznie stwierdzić, że wskazany (...) zakaz lokowania wolnostojących masztów z zakresu łączności w obszarze Planu w żadnym stopniu nie oznacza ograniczenia rozwoju sieci bezprzewodowych. Oznacza tylko, że pewien rodzaj urządzenia, w tym przypadku maszt, został wykluczony jako nośnik urządzeń łączności, co absolutnie nie wpływa na możliwość lokowania tych urządzeń na innych nośnikach. (...)* W związku z powyższym wszędzie tam gdzie w wyznaczonych terenach przeznaczeniem lub jednym z przeznaczeń jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wprowadzono zakaz lokalizacji wolnostojących masztów z zakresu łączności publicznej. Podobny zakaz wprowadzono w terenach zieleni urządzonej gdyż przedmiotowe przeznaczenie nie jest wymienione w art. 46 ust. 2 i wg przedmiotowego ustępu nie jest przeznaczeniem w którym można

												lokalizować wolnostojące maszty infrastruktury telekomunikacyjnej. Ponadto w § 7 ust. 8 zostały wymienione tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz tereny zabudowy usługowej z zakresu oświaty, kultury, zdrowia i sportu gdzie obowiązuje zakaz lokalizacji masztów, ze względu na istniejące zagospodarowanie tzn. istniejące budynki oraz zieleń publiczną. We wszystkich terenach wymienionych w § 7 ust. 8 możliwa jest lokalizacja infrastruktury telekomunikacyjnej o nieznacznym oddziaływaniu.
			3) ograniczenie w zakresie dopuszczalnej maksymalnej wysokości zabudowy na określonych w przedmiotowym planie terenach stanowi zakaz pośredni realizacji inwestycji w sieć mobilną, który zgodnie z ugruntowanym orzecznictwem sądów jest niedopuszczalny i stanowi naruszenie art. 46 ust. 1 Megaustawy. Dopuszczalna na niektórych terenach mpzp wysokość zabudowy wynosząca np. 38 m, przy jednocześnie istniejącej tam wysokiej zabudowie (głównie dziesięciopiętrowe wieżowce), w praktyce nie będzie miała zastosowania z uwagi na ograniczenia wysokościowe - prawdopodobnie nie będzie możliwości posadowienia na dachu takiego budynku nawet lekkiej konstrukcji wsporczej do 3 m.									Ad.3 Projekt planu wprowadza dla terenów z istniejącą zabudową mieszkaniową wielorodzinną maksymalną wysokość zabudowy z uwzględnieniem wysokości istniejących budynków wraz z infrastrukturą techniczną znajdującą się na dachach przedmiotowych budynków. W przeważającej części różnice wysokości między najniższym punktem dachu a najwyższym punktem infrastruktury technicznej wynoszą 3 m. W kilku przypadkach (m. in. teren MW/U.7) ze względu na zróżnicowane wysokości elementów bryły budynku operator sieci komórkowej ma możliwość lokalizacji masztów na budynkach o wysokości 7m. Wprowadzona maksymalna wysokość zabudowy jest obligatoryjnym elementem zakresu planu miejscowego wymaganym Ustawą. Projekt planu wprowadza takie wartości maksymalnej wysokości zabudowy dla istniejących budynków aby można było zrealizować przedmiotowe przedsięwzięcia. Ponadto 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) i wprowadza dla przedmiotowych terenów określone wartości maksymalnej wysokości zabudowy.
			4) zapis, że infrastruktura telekomunikacyjna nie może powodować zakłóceń lub negatywnego oddziaływania na urządzenia radiołączności kolejowej bądź urządzenia sterowania ruchem kolejowym jest niewłaściwy i błędny. Jakkolwiek infrastruktura techniczna, a taką jest m.in. infrastruktura telekomunikacyjna, nie może zakłócać pracy innych urządzeń technicznych, w tym systemu sterowania ruchem kolejowym. Spełnienie tego wymogu nie leży w kompetencjach i praktycznych możliwościach organu oceniającego zgodność inwestycji z mpzp, zatem zarówno ratio legis omawianej regulacji jest niejasne, jak i sam zapis w mpzp narusza zasady prawidłowej legislacji.									Ad. 4 W przypadku terenów przyległych do linii kolejowych o znaczeniu państwowym należy uzgodnić projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego. Zgodnie z wytycznymi UTK przy zapisach związanych z lokalizowaniem obiektów infrastruktury telekomunikacyjnej należy wskazać wymóg braku powodowania zakłóceń bądź negatywnego oddziaływania na urządzenia radiowe łączności kolejowej bądź urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz określić maksymalną wysokość zabudowy

			Omawiany przepis posługuje się pojęciami potocznymi np. negatywne odziaływanie, niemającymi oparcia w przepisach prawa, w tym w definicjach legalnych, co jest sprzeczne z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i art. 2 Konstytucji RP.									w taki sposób, aby umożliwić lokalizację urządzeń radiołączności kolejowej. Ze stanowiskiem UTK można zapoznać się na stronie https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/17332,Istotne-zagadnienia-podczas-tworzenia-miejscowego-planu-zagospodarowania-przestr.html.
216.	**II.24**	Rada Dzielnicy IV Prądnik Biały	1) (…) 2) (…) 3) Usunięcie obszaru MN/U.1 (dz. nr 13, obręb K - 42) poprzez powiększenie obszaru ZPz.1 do granicy rzeki Prądnik;	13, 51/24, 1044/1, 1180/3,	43 Krowodrza		KDL 5, KDD.14, KDD.18, MN/U.1			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 3, 4, 5, 7	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 3, 4, 5, 7	Ad.3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			4) Wnosi o ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenie zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem jej w co najmniej 50% na zieleń publiczną;									Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			5) Wnosi o usunięcie ciągu pieszego KDX. 11 (dz. nr 51/24, obręb K - 42); 6) (…)									Ad.5 Wprowadzony teren ciągu pieszego o symbolu KDX.11 stanowi połączenie os.

												przy ul. Górnickiego z terenami zieleni urządzonej o symbolu ZP.1
			7) Wnosi o rezygnację z projektowanej drogi zbiorczej (ul. 8 sierpnia) o przekroju 2x2 oznaczonej jako KDZ.2 oraz KDZ.2 i przeznaczenie terenu jako rezerwę pod rozbudowę linii kolejowej nr 8 Kraków Główny - Warszawa Zachodnia wraz z uwzględnieniem stacji SKA na odcinku pomiędzy ulicą Opolską a ulicą Siewną i dodatkowych torów dla kolei aglomeracyjnej/miejskiej oraz przeznaczenie pozostałego terenu na zieleń urządzoną z ewentualnym pozostawieniem rezerwy pod drogę o przekroju 1x2;									Ad.7 Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowe drogi publiczne klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1i KDZ.2 są fragmentem tzw. Trasy Galicyjskiej mającej na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w północnej części Krakowa oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu w rejonie ul. Opolskiej, ul. Legnickiej i ul. Siewnej.
217.	**II.25**	[…]	1) Wnosi o zmianę parametru wysokości zabudowy do 16,0 m. Wykonana analiza wysokości istniejących budynków mieszkalnych wielorodzinnych w odległości 100,0 m wokół działek nr 966 oraz 959 ob. 43 Krowodrza (załącznik nr 1) wskazuje, że średnia wartość dla analizowanych budynków osiąga 16,51 m. Stąd w nawiązaniu do okolicznej zabudowy zwracam się z prośbą o podniesienie parametru wysokości dopuszczalnej zabudowy. 2) (…)	966	43 Krowodrza		MWn.4			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 3	Ad.1 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). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla terenów zabudowy usługowej w ramach terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej – MNW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy na poziomie 13 m.
			3) Wnosi o zmianę parametru wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do 40 %. Przy istniejącym zagospodarowaniu terenu (załącznik nr 2) wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej na działce nr 966 ob. 43 Krowodrza wynosi 43,27 %. *Przy* pozostawieniu istniejącego budynku i chęci prowadzenia robót budowlanych w celu przystosowania zagospodarowania i funkcji działki do nowego przeznaczenia zgodnego z planem niemożliwe jest osiągnięcie proponowanej w projekcie planu wartości równej 50 %. Stąd w nawiązaniu do istniejącego zagospodarowania terenu oraz możliwości wykorzystania działki zwracam się z prośbą o zmniejszenie minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do 40 %. 4) (…)									Ad.3 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). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej – MNW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%.
218.	**II.26**	NIM Poland Sp z o.o.	1) wnosi o uszczegółowienie ustaleń §7 ust.6 pkt. 7 poprzez dopuszczenie zastosowania na elewacjach budynków POLIWĘGLANU LITEGO (który może zastępować szyby w oknach czy w przypadku balustrad balkonowych, 2) (…)	1173/1, 1173/2, 1174/7, 1196, 1174/8, 1156, 1155/1	43 Krowodrza		U/KU.2			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 3, 4	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 3, 4	Ad.1 Usunięcie zakazu stosowania jako materiału wykończeniowego poliwęglanów będzie się wiązało z wprowadzeniem mało estetycznych rozwiązań na elewacje budynków. Ponadto należy stwierdzić że ustalenie zawarte §7 ust.6 pkt.8 lit. a ogranicza się do materiałów wykończeniowych i nie określa z czego mają zostać wykonane okna budynków W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.

			3) wnosi o zwiększenie maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy z 40 do 50% (korekta zapisu W §37 ust. 2 pkt. la.),									Ad.3 Wprowadzone w projekcie planu wskaźniki w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania w tym maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy są optymalne i nie naruszają ustaleń zawartych w studium. W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.
			4) wnosi o zwiększenie maksymalnej wysokości zabudowy dla wielopoziomowych garaży nadziemnych z 15 m do 21m (KOREKTA ZAPISU W §37 ust. 2 pkt. Id.).									Ad.4 Wprowadzona w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy jest optymalna dla wielopoziomowych garaży nadziemnych, uwzględnia chłonność istniejącego układu komunikacyjnego oraz ma na uwadze ochronę ładu przestrzennego, przy tym nie narusza ustaleń zawartych w studium. W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.
219.	**II.28**	**[…]**	1) Wnoszę o nie poszerzanie wewnętrznej ulicy oznaczonej jako KDD.14 (przecznica od ul. Siewnej) na odcinku od Przedszkola Samorządowego nr 175 w kierunku Siewnej 23 d i o przywrócenie jej oznaczenia jako drogi wewnętrznej; *Uwaga zawiera uzasadnienie;* 2) (…) *Uwaga zawiera uzasadnienie;* 3) (…) *Uwaga zawiera uzasadnienie;*	-	-		KDD.14, KDD.18			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników.
220.	**II.29** **II.63** **II.64** **II.65**	**[…]** […] + 34 osoby podpisane pod pismem […] + 61 osób podpisanych pod pismem […] + 32 osoby podpisane pod pismem	1) Wnoszę o nie poszerzanie wewnętrznej ulicy oznaczonej jako KDD.14 (przecznica od ul. Siewnej) na odcinku od Przedszkola Samorządowego nr 175 w kierunku Siewnej 23 d i o przywrócenie jej oznaczenia jako drogi wewnętrznej; 2) (…) 3) (…)	-	-		KDD.14, KDD.18			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące

												pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników.
221.	**II.30**	[…]	1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zieleń publiczną. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/40, 14/41, 14/42, 14/43, 14/44, 14/45, 14/46, 14/47, 14/48, 14/49, 14/50,	42 Krowodrza		MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2, 6-10 oraz w części w pkt 4, 5	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6-10 oraz w części w pkt 4, 5	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika") oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93)i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. *Uwaga zawiera uzasadnienie.* 3) (…) *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	14/51, 14/52, 14/53, 14/54, 14/55, 14/56, 14/57, 14/58, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/101, 14/102, 14/103,							Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa.

				14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112,								Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu w.w dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.
			5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w(§5.1.14) „dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji”. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: *dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji*.
			6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95, 14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			7) Dopuszczenie w obszarze ZPz.1 na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla, zabudowy garażowej i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy.								Ad. 7. Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego

			Uwaga zawiera uzasadnienie.									zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			8) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejne do nr 14/58) tzw. „strefy zmiany wysokości zabudowy”. Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.8 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.
			9) Wnosimy o zmianę/doprecyzowanie wartości wskaźników powierzchni zabudowy oraz terenu biologicznie czynnego dla obszarów MN.3, MN.4, MN.5 oraz MN.6 (paragraf 31 punkt 2 planu). *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.9 Zapisy dotyczące wskaźników powierzchni zabudowy oraz terenu biologicznie czynnego dla terenów o symbolach MN.3, MN.4, MN.5 oraz MN.6 mają za zadanie ograniczenie możliwości rozbudowy osiedla zrealizowanego w postmodernistycznej estetyce w celu ochrony jego walorów. Projekt planu umożliwia dla zabudowy przekraczającej przedmiotowe wskaźniki zgodnie z § 7 ust. 1 pkt 5 możliwość rozbudowy w zakresie termomodernizacji lub wykonania szybów windowych i zewnętrznych klatek schodowych, pochylni i ramp dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz montażu ogniw fotowoltaicznych na ścianach szczytowych oraz dachach. Ponadto zgodnie z § 7 ust. 3 pkt 1 i 3 dla istniejących obiektów i urządzeń budowlanych, dla których • wysokość przekracza maksymalną wysokość zabudowy wyznaczoną w planie, dopuszcza się prowadzenie robót budowlanych z wyłączeniem nadbudowy, przy zachowaniu pozostałych ustaleń planu; • minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego, w odniesieniu do terenu, nie został dotrzymany dopuszcza się realizację robót

												budowalnych polegających na przebudowie i remoncie.
			10) Wnosimy o wykreślenie zapisu §39 punkt 4 odnoszącego się do obszaru ZP.1 i nakazującego realizacji na tym obszarze urządzeń sportowo-rekreacyjnych trwale związanych z podłożem. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad. 10 Przedmiotowe ustalenie zostało wprowadzone do projektu planu na etapie opiniowania i uzgodnień w związku z uwagą Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej.
222.	**II.31** **II.71** **II.73**	[…]	1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zieleń publiczną. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/40, 14/41, 14/42, 14/43, 14/44, 14/45, 14/46, 14/47, 14/48, 14/49, 14/50, 14/51, 14/52, 14/53, 14/54, 14/55, 14/56, 14/57, 14/58, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112,	42 Krowodrza		MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2, 6-9 oraz w części w pkt 4, 5	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6-9 oraz w części w pkt 4, 5	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika") oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
	II.157 **II.158**	[…]	2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93)i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. Utrzymanie drzewostanu jest niezbędne jako strefy izolacyjnej, gdyż przebiegająca na wysokim nasypie obwodnica kolejowa przeznaczona jest również do przewozu ładunków niebezpiecznych. Brakiem konsekwencji jest zawężenie w projekcie planu pasa zieleni ZPz.1 wzdłuż nasypu kolejowego w części zachodniej. Począwszy od stacji trato jest on zawężony do 10 metrów pomimo, że tam właśnie istnieje pas drzewostanu o szerokości do 40 m. *Uwaga zawiera uzasadnienie.* 3) (…) *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu									Ad.4

			§15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu w.w dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.
			5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w(§15.1.4)„dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji". *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: *dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji.*
			6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			7) Dopuszczenie w obszarze ZPz.1 na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla, zabudowy garażowej i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.7 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu

												zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			8) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejne do nr 14/58) tzw. „strefy zmiany wysokości zabudowy". Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.8 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.
			9) Wnosimy o pozostawienie dotychczasowego statusu ulic osiedlowych dla ulic: Rokosza, Lechonia i Herwina - Piątka jako dróg gminnych wewnętrznych - czyli zmianę oznaczeń z KDD.1 - KDD.6 na KDW.1- KDW.6. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.9 Zgodnie z wnioskami Zarządu Dróg Miasta Krakowa zawartymi w piśmie znak: RW.460.4.19.2019 z dnia 22 października 2019 r., wszystkie drogi wewnętrzne i drogi publiczne pozostające w zarządzie tej jednostki powinny zostać wyznaczone na rysunku planu. Ponadto wniesiono, aby wszystkie dotychczasowe drogi wewnętrzne były wyznaczone liniami rozgraniczającymi na rysunku planu jako drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w związku z powyższym wymienione w uwadze drogi zostały w projekcie planu ujęte jako drogi publiczne klasy dojazdowej oznaczone symbolami od KDD.1 do KDD.6. Niezależnie od powyższego wyjaśnia się, że drogi KDD.1-KDD.6 zostaną zawężone zgodnie ze stanem faktycznym zagospodarowania terenu, czyli w liniach istniejących ogrodzeni – pod warunkiem uzyskania pozytywnego uzgodnienia Zarządu Dróg Miasta Krakowa.
223.	**II.60** **II.61**	B2 Studio sp. z o.o. s.k Lokafarm Sp. z o.o. ZIKO Sp. z o.o.	1. (…) 2. Wnosi o włączenie w planie miejscowym działek ewidencyjnych numer 861, 862, 860, 831 obr. 43 jedn. ewid. Krowodrza do terenu oznaczonego symbolem MW/U.6 - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami. Ewentualnie, w przypadku nie uwzględnienia przedmiotowej uwagi, wnosi o wprowadzenie w zapisach planu dotyczących terenu ZP.17 postanowień umożliwiających wyjazd i wyjazd interwencyjny wozu strażackiego z działek budowlanych o nr. 871/2, 872/3, 867/4, 868/2, cz. dz. 871/1, 868/1 poprzez zastosowanie	871/1 871/2, 872/3, 867/4, 868/2, 871/1, 868/1, 888/1, 888/2, 887, 886/2 861, 862, 860,	43 Krowodrza		U.9 MW/U.6 ZP.17			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2-5	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2-5	Ad.2 Przedmiotowa uwaga wnosi o włączenie do terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6 teren zieleni urządzonej o symbolu ZP.17 oraz fragment terenu drogi publicznej o symbolu KDZ.1. Projekt planu wyznacza drogę publiczną o symbolu KDZ.1 w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej obszaru objętego projektem planu, a teren zieleni urządzonej ZP. 17 w celu stworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznej w rejonie drogi publicznej klasy

			nawierzchni przepuszczalnej (na podbudowie drogowej).	831								zbiorczej oraz planowanych terenów zabudowy usługowej i mieszkaniowej. Ponadto należy stwierdzić że wszelką obsługę komunikacyjną terenu objętego uwagą projekt planu przewiduje poprzez drogę publiczną klasy lokalnej o symbolu KDL.5. Wyznaczona na projekcie planu strefa zieleni w ramach terenów inwestycyjnych umożliwia realizację zjazdów na drogę publiczną zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 7.
	II.62	Lokafarm Sp. z o.o. ZIKO Sp. z o.o.										Ad.3 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). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul . Opolskiej wprowadza wysokość 25m. W związku z powyższym, w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy została ustalona na takim poziomie w terenie MW/U.6.
	II.121	B2 Studio sp. z o.o. s.k	3. W ramach istniejącego oraz poszerzonego o wskazane powyżej działki ewidencyjne terenu oznaczonego symbolem MW/U.6, wnosi dodatkowo o zmianę wysokości zabudowy dla terenu o symbolu MW/U6 poprzez jej ustalenie do: a) 25m (w pasie 60 metrów od terenu kolejowego KK.2); b) 36m w pozostałej części terenu; *Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.*									Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie podniesienia wskaźnika intensywności zabudowy do poziomu 3,4 ze względu na przyjętą w przedmiotowym terenie maksymalną wysokość.
			4. W ramach istniejącego oraz poszerzonego o wskazane powyżej działki ewidencyjne terenu oznaczonego symbolem MW/U.6, wnosi dodatkowo o zmianę wskaźnika intensywności dla terenu MW/U.6 poprzez jego zwiększenie do poziomu 3,4; *Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.*									Ad.5 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). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%.
			5. W ramach istniejącego oraz poszerzonego o wskazane powyżej działki ewidencyjne terenu oznaczonego symbolem MW/U.6, wnosi dodatkowo o zmianę wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla terenu MW/U6 poprzez jego ustalenie na poziomie do 40%. *Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.*									
224.	**II.66**	[…]	1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej	51/25, 51/26,	42 Krowodrza		MN.1, ZP.1,			Prezydent Miasta Krakowa nie	Rada Miasta Krakowa nie	Ad.1

	II.67 **II.68** **II.69**	[…]	zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zieleń publiczną. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/40,14 /41, 14/42, 14/43, 14/44, 14/45, 14/46, 14/47, 14/48, 14/49, 14/50,			ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6			uwzględnił uwagi w pkt 1, 2, 6-8 oraz w części w pkt 4, 5	uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6-8 oraz w części w pkt 4, 5	Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika") oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
	II.70 **II.74** **II.75** **II.76**	[…]	2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93)i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. Utrzymanie drzewostanu jest niezbędne jako strefy izolacyjnej, gdyż przebiegająca na wysokim nasypie obwodnica kolejowa przeznaczona jest również do przewozu ładunków niebezpiecznych. Brakiem konsekwencji jest zawężenie w projekcie planu pasa zieleni ZPz.1 wzdłuż nasypu kolejowego w części zachodniej. Począwszy od stacji trato jest on zawężony do 10 metrów pomimo, że tam właśnie istnieje pas drzewostanu o szerokości do 40 m. *Uwaga zawiera uzasadnienie.* 3) (…) *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	14/51, 14/52, 14/53, 14/54, 14/55, 14/56, 14/57, 14/58, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112,								Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
	II.77 **II.119** **II.120** **II.147**	[…]	4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu w.w dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań.									Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.

			Uwaga zawiera uzasadnienie.								
	II.148	[…]	5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w (§15.1.4) „dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji”. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: *dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji*.
	II.149	[…]									
	II.150	[…]									
	II.151	[…]									
	II.152	[…]	6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
	II.153	[…]									
	II.154	[…]									
	II.155	[…]									
	II.156	[…]	7) Dopuszczenie w obszarze ZPz.1 na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla, zabudowy garażowej i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad. 7 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
	II.157	[…]									
	II.180	[…]									
	II.181	[…]									Ad.8

			8) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejnedo nr 14/58) tzw. „strefy zmiany wysokości zabudowy”. Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.
225.	**II.72**	[…]	1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zieleń publiczną. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112	42 Krowodrza		MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2, 6, 7 oraz w części w pkt 4, 5	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6, 7 oraz w części w pkt 4, 5	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93)i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. Utrzymanie drzewostanu jest niezbędne jako strefy izolacyjnej, gdyż przebiegająca na wysokim nasypie obwodnica kolejowa przeznaczona jest również do przewozu ładunków niebezpiecznych. Brakiem konsekwencji jest zawężenie w projekcie planu pasa zieleni ZPz.1 wzdłuż nasypu kolejowego w części zachodniej. Począwszy od stacji trato jest on zawężony do 10 metrów pomimo, że tam właśnie istnieje pas drzewostanu o szerokości do 40 m. *Uwaga zawiera uzasadnienie.* 3) (…) *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich

												gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu ww. dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.
			5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w(§15.1.4)„dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji”. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: *dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji*.
			6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy oraz zagospodarowania działek (np. obowiązku nasadzenia szpaleru drzew wzdłuż nasypu kolejowego, między innymi dla tłumienia hałasu przejeżdżających pociągów). *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			7) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejnedo nr 14/58) tzw. „strefy zmiany wysokości zabudowy”. Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.7 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.
226.	**II.78**	[…]	Wnoszę o zmianę kwalifikacji drogi KDD.14 na drogę KDW.14 czyli drogę o charakterze	--	--		KDD.14			Prezydent Miasta Krakowa nie	Rada Miasta Krakowa nie	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o

			wewnętrznym i ograniczenie jej szerokości do wartości aktualnej.							uwzględnił uwagi w części	uwzględniła uwagi w części	szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników.
227.	**II.79**	Towarzystwo na Rzecz Ochrony Przyrody	1. Projekt planu obejmuje obszary do tej pory nie zainwestowane, przedstawiające dużą wartość przyrodniczą jako korytarze ekologiczny oraz pełniące kluczową rolą w systemie przewietrzania miasta. Dolina rzeki Prądnik stanowi również bardzo ważny element w zakresie kształtowania stosunków aerosanitarnych, stąd podstawowym zadaniem planu jest właściwe zagospodarowanie nie tylko jej najbliższego otoczenia w formie parku rzecznego, ale również terenów z nim powiązanych w formie terenów otwartych. Zaproponowane zawężenie nadrzecznego pasa zieleni należy jednoznacznie ocenić jako działania niekorzystne dla środowiska przyrodniczego oraz mieszkańców.	13, 14/93, 46, 47/2, 47/1, 14/91, 14/84, 14/85, 14/86, 14/82, 51/19, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26, 51/18, 14/21, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/122, 14/81, 14/149	42 Krowodrza		MN.1, MN.2, MN/U.1, U.12, U.14, U.16, U.l7, KDZ.1, KDL.5			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1-4, 7-10, 11, 13-15, 17-23 oraz w części w pkt 10 c	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-4, 7-10, 11, 13-15, 17-23 oraz w części w pkt 10 c	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia otoczenia rzeki Prądnik pod park rzeczny. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika") oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 oraz teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 w których wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowane jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			2. Tereny zieleni przeznaczone jako U.12 powinny być uwzględnione w planie zagospodarowania	-	-		U.12					Ad.2

			przestrzennego jako tereny zieleni urządzonej jako tereny o charakterze zieleni parkowej oraz izolacyjnej chroniące istniejącą zabudowę mieszkaniową przez uciążliwością hałasu kolejowego.									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). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenu oznaczonego symbolem U.12 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla terenów zabudowy mieszkaniowej, powierzchnię biologicznie czynną na poziomie 60 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych. Należy też zwrócić uwagę że projekt planu wprowadza w pobliżu terenów komunikacyjnych przeznaczenie mało wrażliwe na hałas czyli możliwość realizacji obiektów , usługowych. Jest to najlepsza forma ochrony akustycznej wyznaczana na etapie planowania przestrzennego.
			3. Zadrzewione działki nr 542 i 544 obr. 43 Krowodrza powinny być uwzględniona w planie zagospodarowania przestrzennego jako tereny zieleni urządzonej.	542 544	43 Krowodrza		KDZ.1					Ad.3 Uwaga nie uwzględniona. Przedmiotowe działki znajdują się w zakresie planowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 (tzw. Trasa Galicyjska) mającej na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w północnej części Krakowa oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu w rejonie ul. Opolskiej, ul. Legnickiej i ul. Siewnej.
			4. Niezabudowane nieruchomości w obszarze U.14, U.16, U.I7 powinny pozostać jako tereny zieleni nieurządzonej 5. (…) 6. (…)	-	-		U.14 U.16 U.17					Ad.4 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). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenów oznaczonych symbolami U.14, U.16, U.I7 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu ochrony najcenniejszej zinwentaryzowanej zieleni

												w przedmiotowych obszarach, minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 30 % (w terenach U.16 i U.17) oraz 40% (w terenie U.14) oraz nakaz realizacji dachów zielonych.
			7. Jako teren biologicznie czynny na terenie planu była uznawana wyłącznie powierzchnia na gruncie rodzimym - w świetle obowiązujących przepisów prawnych rozporządzenie, w sprawie warunków technicznych, jakim muszą odpowiadać budynki i ich usytuowanie wprowadza do polskiego porządku prawnego definicję terenu biologicznie czynnego, ale to nie oznacza, że w miejscowym planie zagospodarowania, należy stosować taką samą definicję. Nazewnictwo i warunki obowiązujące przy sporządzaniu planu zagospodarowania przestrzennego określa Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a nie Rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie które dotyczy tylko ustawy Prawo Budowlane i nie jest obowiązujące w stosunku do planowania przestrzennego. Można więc w planie zagospodarowania przestrzennego stosować inną definicję terenu biologicznie czynnego niż określona w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Nie ma przeszkód, żeby zdefiniować teren biologicznie czynny w planie miejscowym np. w ten sposób, że jako teren biologicznie czynny nie uznaje się dachów i tarasów. Przepisy w/w rozporządzenia mają pełnić funkcję ochronną, a przedmiotem tej ochrony jest przede wszystkim zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców/użytkowników obiektów budowlanych. Nic więc nie stoi na przeszkodzie, aby zwiększyć poziom tej ochrony, nie można go natomiast obniżyć, zwłaszcza, że wytyczne studium wskazują jedynie na minimalny (a nie ściśle określony wskaźnik terenu biologicznie czynnego). Nawet jeżeli, autorzy planu uparcie powielają błąd twierdząc, że są zobowiązani stosować definicję zawartą w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, to jeżeli minister zezwolił zaliczać 50% tarasów i stropodachów do wskaźnika terenu biologicznie czynnego, to rady gminy mogą (gdyż mają takie uprawnienia), a nawet powinny przeciwdziałać negatywnemu zjawisku zagęszczania zabudowy poprzez zwiększenie wskaźnika terenu biologicznie czynnego.	-	-		-					Ad. 7 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany definicji terenu biologicznie czynnego. Definicja ta została określona w przepisach odrębnych w brzmieniu: „terenie biologicznie czynnym - należy przez to rozumieć teren o nawierzchni urządzonej w sposób zapewniający naturalną wegetację roślin i retencję wód opadowych, a także 50% powierzchni tarasów i stropodachów z taką nawierzchnią oraz innych powierzchni zapewniających naturalną wegetację roślin, o powierzchni nie mniejszej niż 10 m^2, oraz wodę powierzchniową na tym terenie”. Ponadto, zgodnie z § 3 ust. 3 i § 143 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”: akt prawa miejscowego „nie może zmieniać lub uchylać przepisów regulujących sprawy, które nie należą do jej zakresu przedmiotowego lub podmiotowego (…)”. Powyższe jest również zawarte w art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „(…) sporządza projekt planu miejscowego (…) zgodnie (…) z przepisami odrębnymi”.
			8. Wprowadzenie obowiązku zabezpieczenia powierzchni biologicznie czynnej przed wjazdem	-	-		-					Ad. 8 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do ustaleń projektu planu dodatkowych zapisów odnoście

			samochodami, celem zapobieżenia przekształcaniu jej w parkingi.									powierzchni biologicznie czynnej. Zgodnie z projektem planu każda nowa inwestycja winna być realizowana w oparciu o ustalone parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy, które pozwolą na lokalizację parkingów bez uszczerbku dla powierzchni biologicznie czynnej.
			9. Wprowadzenie zakazu usuwania drzew na których usunięcie jest wymagane uzyskanie zezwolenia. W przypadku niezbędnego usunięcia drzew (w tym usuwania gatunków inwazyjnych) konieczność wykonania kompensacji przyrodniczych w postaci nowych nasadzeń w ilości i o obwodach nie mniejszych od ilości i obwodów drzew usuwanych z zastosowaniem gatunków rodzimych.	-	-		-					Ad. 9 Uwaga nieuwzględniona - w ustaleniach projektu planu nie wprowadza się zapisu o „zakazie usuwania drzew” oraz „kompensacjach przyrodniczych”, gdyż odbywają się one zgodnie z przepisami odrębnymi. Dodatkowo wyjaśnia się, że zgodnie z zasadami techniki prawodawczej nie można w ustaleniach planu powielać zapisów zawartych w przepisach odrębnych.
			10. Nowe zagospodarowanie terenu i architektura powinny uwzględniać najnowocześniejsze technologie proekologiczne. Rozwiązania w zakresie: zagospodarowania, spełnienia uwarunkowań przyrodniczych, konstrukcji, komunikacji, materiałów wykończeniowych, instalacji muszą odpowiadać wysokim standardom energooszczędności i nowoczesnych technologii proekologicznych, w tym obowiązek: a) (…); b) (…) c) zagospodarowania wszystkich dachów jako instalacji fotowoltaicznych lub/ i zielonych dachów (dach obsadzony trwale roślinnością), terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, kawiarnianych, innych celów użytkowych.	-	-		-					Ad. 10 W art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu ustaleń nakazujących stosowanie rozwiązań spełniających wysokie standardy energooszczędności oraz nowoczesnych technologii proekologicznych. Ad. 10 c Uwaga nieuwzględniona w zakresie nakazu stosowania dachów zielonych na pozostałych budynkach. Ponadto stwierdza się że projekt planu zgodnie § 7 ust. 7 pkt 1 dopuszcza realizację dachów zielonych. W związku z powyższym pozostawia się obecne ustalenia w zakresie stosowanych materiałów pokryć dachowych.
			11. Dopuszcza się zwiększenie tolerancji ustalonej wysokości o 1,5 m - wyłącznie w przypadku zastosowania zielonego dachu intensywnego. Dach zielony „intensywny” winien mieć wskazane warunki: a) powierzchnia biologicznie czynna powinna zajmować minimum 50% powierzchni całego dachu budynku, przy czym: na co najmniej 10% tej powierzchni, grubość warstwy biologicznie czynnej nie może być mniejsza niż 100 cm. Powierzchnia ta powinna zostać w całości pokryta roślinnością niską lub średnia. Na pozostałych 90% tej powierzchni biologicznie czynnej nie może być mniejsza niż 40 cm. Powierzchnia ta powinna być w całości pokryta roślinnością niską lub średnią. b) należy zrealizować automatyczny system nawadniania zieleni na dachu.	-	-		-					Ad. 11 W projekcie planu stosuje się jedynie ustalenia, które są jednakowe dla wszystkich użytkowników. W związku z czym nie ma możliwości warunkowania wysokości zabudowy od rodzaju dachu zielonego. Ponadto, projekt planu nie ustala możliwości realizacji dachu zielonego intensywnego. Wprowadza możliwość dachu zielonego ekstensywnego (dach zielony ekstensywnym - należy przez to rozumieć dach zielony, utrzymany w stanie trwałym, o grubości warstwy zapewniającej naturalną wegetację roślin – min. 30 cm oraz pokryciu roślinnością taką jak: byliny i trawy z roślinnością zimozieloną).

			c) dach ten powinien być dostępny dla wszystkich mieszkańców i użytkowników jako ogród. 12. (…)									
			13. Sprzeciw wobec zawężenia terenu ZP.4 na rzecz US.2	-	-		ZP.4					Ad. 13 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
			14. Sprzeciw wobec zawężenia terenu ZP.6 na rzecz US. 1	-	-		ZP.6					Ad. 14 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
			15. Sprzeciw wobec zmniejszenia strefy zieleni w obszarze US. 1 16. (…)	-	-		US.1					Ad. 15 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
			17. Sprzeciw wobec zmniejszenia powierzchni terenu zieleni urządzonej ZPz.9 na rzecz powiększenia terenu MW/U.4	-	-		ZPz.9, MW/U.4					Ad.17 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania. *Wyjaśnienie:* Teren o symbolu MW/U.4 został powiększony o istniejący zjazd z drogi publicznej obsługujący istniejącą zabudowę w przedmiotowym terenie.
			18. Sprzeciw wobec usunięcia strefy zieleni osiedlowej w terenie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej MW.10	-	-		MW.10					Ad.18 Przedmiotowa strefa została usunięta w celu umożliwiania realizacji w terenie o symbolu MW.10 wiaty śmietnikowej oraz miejsc postojowych obsługujących istniejącą zabudowę. Miejsca postojowe oraz wiata śmietnikowa obsługujące przedmiotowa zabudowę zostały usunięte w wyniku realizacji zamierzenia inwestycyjnego jakim jest linia tramwajowa.
			19. Sprzeciw wobec powiększenia terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej o symbolu MW.10 kosztem terenu zieleni urządzonej ZP.5	-	-		MW.10, ZP.5					Ad.19 Przedmiotowy fragment terenu o którym mowa w uwadze stanowi fragment działki na której zlokalizowany jest budynek mieszkalny wielorodzinny.
			20. Sprzeciw wobec usunięcia zapisu nakazującego kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni-pnącej lub pionowych ogrodów, w terenach MW/U.8, MN/U.1 ,U.14, US.1, US.2	-	-		MW/U.8, MN/U.1, U.14, US.1, US.2					Ad. 20 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
			21. Sprzeciw wobec zwiększenia maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy w terenie MN/U.1, MN.1, MN.9	-	-		MN/U.1, MN.1, MN.9					Ad. 21 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do

												publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
			22. Sprzeciw wobec zmniejszenia powierzchni komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych	-	-		-					Ad. 22 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
			23. Sprzeciw wobec zwiększenia maksymalnej wysokości zabudowy w strefie zmiany wysokości dla terenów o U.16 i U.17	-	-		U.16 U.17					Ad. 23 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
228.	**II.80**	[…]	W związku z istotnymi wadami polegającymi na sprzeczności ze Studium wnosi o: 1. ustalenie maksymalnej wysokości zabudowy do 36 m;	351 359	43 Krowodrza		MW/U.8			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1-3, 7-12 oraz w części w pkt 4, 5	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-3, 7-12 oraz w części w pkt 4, 5	Ad.1 Studium dla przedmiotowego obszaru dopuszcza wysokość zabudowy do 36 m jednakże jest to wysokość maksymalna i możliwe jest wprowadzenie niższej wysokość. Projekt planu w związku z istniejącym zagospodarowaniem i w celu zapewnienia ładu przestrzennego wprowadza dla przedmiotowego terenu wysokość nawiązując do wysokości budynków w zabudowie wielorodzinnej znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie.
			2. obniżenie minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla zabudowy wielorodzinnej do 45%;									Ad.2 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). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w Terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%.
			3. obniżenie minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla zabudowy usługowej do 20%;									Ad.3 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). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego jest zgodna z dokumentem Studium, które dla zabudowy usługowej w Terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20 %. Niemniej jednak w związku z wprowadzeniem zabudowy

												mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami możliwa jest realizacja zarówno zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej jak i zabudowy usługowej. W celu ujednolicenia w całym terenie minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego dla każdego rodzaju zabudowy wprowadzono parametr taki jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.
			4. zmianę wskaźnika intensywności zabudowy z 0,2-1,0 na odpowiedni do funkcji terenu i wskazań studium – 0,2-4,5 (lub więcej)									Ad. 4 Uwaga uwzględniona w zakresie podniesienia maksymalnego wskaźnika intensywności zabudowy ze względu na zwiększenie wskaźnika powierzchni zabudowy. Uwaga nieuwzględniona w zakresie podniesienia go do poziomu 4,5 (lub więcej).
			5. ustalenie wskaźnika powierzchni zabudowy na 60%, a przynajmniej na 35%; 6. (…)									Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przyjęcia wskaźnika powierzchni zabudowy na poziomie 60% ze względu na przyjętą wartość minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego: 50%.
			7. wpisania do planu, iż działki nr 351 i 359 obr. 43 Krowodrza są położone w strefie zabudowy śródmiejskiej - zgodnie ze Studium									Ad. 7 Zgodnie ze Studium zabudowa śródmiejska występuje w strukturalnych jednostkach urbanistycznych nr 1, 2, 3, 6, 7, 8, 11, 12 – a nie w jednostce nr 24 „Prądnik Biały”.
			8. wprowadzenia do zapisów planu określenia „dom studencki” i „hostel” i określenie wskaźnika dot. minimalnej liczby miejsc postojowych i minimalnej liczby stanowisk postojowych dla rowerów — nie więcej niż 10 miejsc na 100 łóżek, w związku z tym, że użytkownicy tego typu obiektów najczęściej w ogóle nie korzystają z własnych środków transportu lecz poruszają się komunikacją miejską.									Ad.8 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do projektu planu definicji „hostelu”. Zgodnie z polityką parkingową Miasta przyjętą uchwałą Rady Miasta Krakowa (Uchwała Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) w projektach planów miejscowych określa się minimalną liczbę miejsc postojowych, wliczając miejsca w garażach, odniesioną odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części. Przedmiotowa uchwała określa rodzaj obiektu dla którego przewidywana jest określona liczba miejsc postojowych. Wśród obiektów nie ma wyszczególnionych hosteli w związku z powyższym liczba miejsc postojowych będzie jednoznacznie przyjmowana na etapie uzyskiwania decyzji o pozwoleniu na budowę mając na uwadze budynki zamieszkania zbiorowego wskazane w powyższej uchwale.
			9. usunięcia punktu dot. „nakazu realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych”.									Ad.9 Projekt planu wyznacza dla terenu o symbolu MW/U.8 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 50 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych ekstensywnych w celu

												polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.
			10. usunięcia punktu dot. „nakazu realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 20% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,”									Ad.10 Projekt planu wyznacza dla terenu o symbolu MW/U.8 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 50 % oraz nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.
			11. usunięcia punktu dot. nakazu stosowania elewacji z elementów ażurowych z dopuszczeniem stosowania elementów pełnych na 30% elewacji dla garaży i parkingów nadziemnych, w terenach zabudowy usługowej MW/U.8”.									Ad. 11 Przedmiotowe ustalenia zostały wprowadzone do projektu planu w celu zapewnienia właściwej wentylacji obiektu i polepszenia jego estetyki.
			12. Dopuszczenie w planie braku obowiązku zapewniania nowych miejsc parkingowych w przypadku realizacji rozbudowy i nadbudowy istniejących obiektów budowlanych oraz budowanych na podstawie pozwoleń na budowę wydanych przed wejściem w życie planu „Siewna” zlokalizowanych na działkach nr 351, 359 obr. 43 Krowodrza - w przypadku jeśli nadbudowa lub rozbudowa nie powoduje powstania nowych, odrębnych lokali. *Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.*									Ad.12 Ustalenia projektu planu dopuszczają utrzymanie dotychczasowej liczby miejsc postojowych w przypadku zamiaru wykonywania robót budowlanych w istniejących budynkach, polegających na: • remoncie lub przebudowie niezwiązanej ze zmianą sposobu użytkowania obiektu budowlanego, o ile nie spowoduje to zwiększenia liczby samodzielnych lokali mieszkalnych, • termomodernizacji, • lokalizacji pochylni i ramp dla osób ze szczególnymi potrzebami, szybów windowych i klatek schodowych zewnętrznych, • rozbudowie, o ile nie spowoduje to zwiększenia ilości samodzielnych lokali mieszkaniowych, Inne rozwiązania mogą spowodować brak miejsc postojowych w ramach rozbudowywanego budynku dla jego mieszkańców.
229.	**II.117**	[…]	1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zieleń publiczną. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/95, 14/96,	42 Krowodrza		MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2, 6, 7 oraz w części w pkt 4, 5	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6, 7 oraz w części w pkt 4, 5	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń

				14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112								przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93)i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. Utrzymanie drzewostanu jest niezbędne jako strefy izolacyjnej, gdyż przebiegająca na wysokim nasypie obwodnica kolejowa przeznaczona jest również do przewozu ładunków niebezpiecznych. Brakiem konsekwencji jest zawężenie w projekcie planu pasa zieleni ZPz.1 wzdłuż nasypu kolejowego w części zachodniej. Począwszy od stacji trato jest on zawężony do 10 metrów pomimo, że tam właśnie istnieje pas drzewostanu o szerokości do 40 m. *Uwaga zawiera uzasadnienie.* 3) (…) *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu w.w dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.
			5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w(§15.1.4)„dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji". *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: *dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji*.
			6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej									Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze

			nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy oraz zagospodarowania działek (np. obowiązku nasadzenia szpaleru drzew wzdłuż nasypu kolejowego, między innymi dla tłumienia hałasu przejeżdżających pociągów) *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									względu na zakaz zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			7) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejnedo nr 14/58) tzw. „strefy zmiany wysokości zabudowy". Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.7 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.
230.	**II.118**	[…]	1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zieleń publiczną. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109,	42 Krowodrza		MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2, 6-8 oraz w części w pkt 4, 5	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6-8 oraz w części w pkt 4, 5	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika") oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr									Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług

			14/93)i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. Utrzymanie drzewostanu jest niezbędne jako strefy izolacyjnej, gdyż przebiegająca na wysokim nasypie obwodnica kolejowa przeznaczona jest również do przewozu ładunków niebezpiecznych. Brakiem konsekwencji jest zawężenie w projekcie planu pasa zieleni ZPz.1 wzdłuż nasypu kolejowego w części zachodniej. Począwszy od stacji trato jest on zawężony do 10 metrów pomimo, że tam właśnie istnieje pas drzewostanu o szerokości do 40 m. *Uwaga zawiera uzasadnienie.* 3) (…) *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	14/110, 14/111, 14/112								sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu w.w dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.
			5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w(§15.1.4)„dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji”. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: *dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji.*
			6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto

												przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			7) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy oraz zagospodarowania działek (np. obowiązku nasadzenia szpaleru drzew wzdłuż nasypu kolejowego, między innymi dla tłumienia hałasu przejeżdżających pociągów) *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.7 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			8) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejnedo nr 14/58) tzw. „strefy zmiany wysokości zabudowy". Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.8 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.
231.	**II.144** **II.145** **II.146**	[…]	Wnosi sprzeciw w przedmiocie: 1. par. 40.1 wyznaczającego Teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 <u>Uzasadnienie:</u> Działki znajdujące się w tej linii architektury przestrzennej są wykorzystywane przez właścicieli tych działek od 1997r. jako tereny prywatne o charakterze rekreacyjnym, jako miejsca postojowe dla samochodów właścicieli tych działek jak również jako zaplecze dla istniejących w sąsiedztwie domów jednorodzinnych właścicieli działek mieszkających w zabudowie oznaczonej: MN.3; MN.4; MN.5; MN.6.	14/96 14/97; 14/98; 14/99; 14/100; 14/101; 14/102; 14/103; 14/104; 14/105; 14/106; 14/107; 14/108; 14/109; 14/110; 14/111; 14/112 14/94 14/95	42 Krowodrza		ZPz.1			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1-3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-3	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca

												linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną oraz w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			2. zatwierdzenia i dozwolenia wykonania zabudowy budynkiem wielopoziomowym, garażem nadziemny z budynkiem gospodarczym wyłącznie dla działki nr 14/94 i 14/95 zmieniając identyfikację tego terenu nadając jej nową identyfikację terenu pod nr działki KU.3. Wnosi aby wszystkie działki przeznaczone pod ZPz.1 zmienić i zatwierdzić na KU.3 – w zakresie jakim została zatwierdzona kwalifikacja działek 14/94 i 14/95, gdzie dozwolono wykonanie zabudowy budynkiem wielopoziomowym, garaż nadziemny z budynkiem gospodarczym.									Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną oraz w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			3. „Zasady utrzymania, przebudowy, remontu, rozbudowy, i budowy układu komunikacyjnego” - wnosi o wyłączenie z §15.1 pkt 2: b – KDD.1 do szerokości 19 metrów to jest ul. Rokosza wzdłuż nasypu kolejowego c- KDD.2 do szerokości 17 metrów to jest ul. Rokosza na odcinku od nr. 15 do nr 27 d – KDD.3 do szerokości 17 metrów to jest ul. Lechonia e – KDD.4 do szerokości 10 metrów to jest ul Herwina-Piątka - boczna (Kotarby) f- KDD.5 do szerokości 22 metrów to jest ul. Herwina-Piątka - to jest główna ulica od ul. Górnickiego g- KDD.6 do szerokości 18 metrów to jest ul. Herwina-Piątka - to jest boczna do kortów tenisowych Na dzień dzisiejszy stan wszystkich dróg znajdujących się na osiedlu Biały Prądnik które są oznaczone symbolem – KDD.1; KDD.2; KDD.3; KDD.4; KDD.5; KDD.6 mają szerokość 5 metrów. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.3 Zgodnie z wnioskami Zarządu Dróg Miasta Krakowa zawartymi w piśmie znak: RW.460.4.19.2019 z dnia 22 października 2019 r., wszystkie drogi wewnętrzne i drogi publiczne pozostające w zarządzie tej jednostki powinny zostać wyznaczone na rysunku planu. Ponadto wniesiono, aby wszystkie dotychczasowe drogi wewnętrzne były wyznaczone liniami rozgraniczającymi na rysunku planu jako drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w związku z powyższym wymienione w uwadze drogi zostały w projekcie planu ujęte jako drogi publiczne klasy dojazdowej oznaczone symbolami od KDD.1 do KDD.6. Ponadto należy zauważyć, że szerokość 5m wymieniona w uwadze odnosi się tylko do szerokości jezdni a nie całego pasa drogowego w skład którego wchodzą również chodniki i oświetlenie.
232.	**II.160**	I-TAC sp. z .o.o.	Wnosi o zmianę wysokości zabudowy wielorodzinnej w terenie MW/U.4 z projektowanych 18 m na 21 m. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	1032 1033 1034 904 903 905 902	43 Krowodrza		MW/U.4			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Studium dla przedmiotowego obszaru dopuszcza wysokość zabudowy do 36 m jednakże jest to wysokość maksymalna i możliwe jest wprowadzenie mniejszej wysokość. Projekt planu w związku z istniejącym zagospodarowaniem i w celu zapewnienia ładu przestrzennego

												wprowadza dla przedmiotowego terenu wysokość nawiązując do wysokości budynków w zabudowie wielorodzinnej znajdujących się w przedmiotowym terenie.
233.	**II.161**	[…]	Wnosi by w terenie MW/U.4 dopuścić wysokość zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej do 25 m. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	1032 1033	43 Krowodrza		MW/U.4			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Studium dla przedmiotowego obszaru dopuszcza wysokość zabudowy do 36 m jednakże jest to wysokość maksymalna i możliwe jest wprowadzenie mniejszej wysokość. Projekt planu w związku z istniejącym zagospodarowaniem i w celu zapewnienia ładu przestrzennego wprowadza dla przedmiotowego terenu wysokość nawiązując do wysokości budynków w zabudowie wielorodzinnej znajdujących się w przedmiotowym terenie.
234.	**II.162** **II.163**	[…] […]	Wnoszą by w terenie MW/U.4 zwiększyć wskaźnik wysokości zabudowy z 18 m do 25 m – co jest zgodne ze Studium. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	1032 1033	43 Krowodrza		MW/U.4			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Studium dla przedmiotowego obszaru dopuszcza wysokość zabudowy do 36 m jednakże jest to wysokość maksymalna i możliwe jest wprowadzenie mniejszej wysokość. Projekt planu w związku z istniejącym zagospodarowaniem i w celu zapewnienia ładu przestrzennego wprowadza dla przedmiotowego terenu wysokość nawiązując do wysokości budynków w zabudowie wielorodzinnej znajdujących się w przedmiotowym terenie.
235.	**II.164**	[…]	Wnosi o zmianę wskaźnika wysokości w obszarze MW/U.4 z 18 m do 21 m. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	1032 1033	43 Krowodrza		MW/U.4			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Studium dla przedmiotowego obszaru dopuszcza wysokość zabudowy do 36 m jednakże jest to wysokość maksymalna i możliwe jest wprowadzenie mniejszej wysokość. Projekt planu w związku z istniejącym zagospodarowaniem i w celu zapewnienia ładu przestrzennego wprowadza dla przedmiotowego terenu wysokość nawiązując do wysokości budynków w zabudowie wielorodzinnej znajdujących się w przedmiotowym terenie.
236.	**II.166**	Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji	1) Wnosi o wykreślenie z §7 ust. 8 zapisu dotyczącego zakazu lokalizacji wolnostojących masztów z zakresu łączności publicznej na większości z określonych w planie terenów. Przedmiotowy zapis stoi w sprzeczności z interesem społecznym oraz blokuje możliwość jakichkolwiek inwestycji w rozwój sieci telekomunikacyjnej na obszarze objętym planem.	obszar planu	-		obszar planu			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2, 4	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 4	Ad. 1 Zgodnie z Wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 22 kwietnia 2021 r. (sygn.. akt II SA/Kr 210/21) w art. 46 ustawy z 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych *(...) nie chodzi tutaj o to, że w planie miejscowym nie mogą być umieszczane w ogóle zakazy dotyczące urządzeń łączności publicznej. Chodzi bowiem o takie zakazy (oraz inne rozwiązania), które mogłyby uniemożliwić lokalizowanie inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej. Potwierdzeniem tego jest stanowisko judykatury. W aspekcie ogólnym wypowiedział się tutaj NSA w wyroku z dnia 23 września 2020 r. II OSK 1925/20, LEX nr 3100472 następująco: „ Przepisy art. 46 ust. 1 i 2 ustawy z 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych określają reguły w*

												zakresie tworzenia przepisów dotyczących sytuowania infrastruktury telekomunikacyjnej w nowo uchwalanych planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego, jak też są wskazówkami w zakresie wykładni postanowień planów miejscowych, które obowiązywały w dacie wejścia w życie powołanych przepisów. Przepisy te mają w pewnym sensie korygować postanowienia planu, a z pewnością postanowienia planu muszą być interpretowane zgodnie z celem ustawy wyrażonym w *Sygn. aktll SA/Kr 210/21 jej art, 46. Ratio legis art. 46 ust. 2 ustawy jest zatem prawo do zabudowy inwestycji w zakresie łączności publicznej, chyba że jej realizacja naruszałaby zakazy lub ograniczenia ustanowione w planie. Regułą jest możliwość zabudowy infrastrukturą telekomunikacyjną, natomiast wyjątkiem ograniczenia lub zakazy ustanowione w tym planie miejscowym. Zgodnie z regułą excepciones non sunt extendae należy przyjąć, że wyjątki od prawa do zabudowy telekomunikacyjnej muszą być interpretowane ściśle. Zatem zakazy lub ograniczenia wyrażone w planie miejscowym muszą odnosić się wprost do tego rodzaju zabudowy".* *Jednocześnie w innym wyroku NSA wskazał, że „Przepis art. 46 ustawy z 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych nie przyznaje przedsiębiorcom telekomunikacyjnym autonomicznego uprawnienia do kształtowania polityki przestrzennej. Podkreślić bowiem należy, że art. 46 ust. 1 ustawy dopuszcza także możliwość istnienia określonych zakazów i ograniczeń, które wiążąco będą kształtowały uprawnienia przedsiębiorcy telekomunikacyjnego do określenia lokalizacji stacji bazowych telefonii komórkowej" (wyrok NSA z dnia 25 lutego 2020 r. II OSK 2627/18, LEX nr 3111258). Zatem zakazy z art. 46 ust. 1 mają charakter celowy, a nie absolutny. Cel ten został precyzyjnie wskazany w wyroku NSA z dnia 21 kwietnia 2020 r. II OSK 2487/19, LEX nr 3036981: „Istotą wprowadzenia regulacji z art. 46 ust, 1 i 2 ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych jest stworzenie takiej zasady prawnej, która finalnie ma na celu zapewnienie jak największej liczbie odbiorców dostępu do bezprzewodowych sieci telekomunikacyjnych. Zasada ta pozwala zatem na dokonywanie oceny celowości wprowadzonych w planie miejscowym zakazów i ograniczeń, co*

												jednocześnie wymaga wykazania, że w przeciwnym razie obowiązująca treść planu miejscowego będzie prowadziła do powstawania obszarów niedostępnych dla rozwoju sieci bezprzewodowych, a więc sprzecznych z celami ustawy". *Trzeba kategorycznie stwierdzić, że wskazany (...) zakaz lokowania wolnostojących masztów z zakresu łączności w obszarze Planu w żadnym stopniu nie oznacza ograniczenia rozwoju sieci bezprzewodowych. Oznacza tylko, że pewien rodzaj urządzenia, w tym przypadku maszt, został wykluczony jako nośnik urządzeń łączności, co absolutnie nie wpływa na możliwość lokowania tych urządzeń na innych nośnikach. (...)* W związku z powyższym wszędzie tam gdzie w wyznaczonych terenach przeznaczeniem lub jednym z przeznaczeń jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wprowadzono zakaz lokalizacji wolnostojących masztów z zakresu łączności publicznej. Podobny zakaz wprowadzono w terenach zieleni urządzonej gdyż przedmiotowe przeznaczenie nie jest wymienione w art. 46 ust. 2 i wg przedmiotowego ustępu nie jest przeznaczeniem w którym można lokalizować wolnostojące maszty infrastruktury telekomunikacyjnej. Ponadto w § 7 ust. 8 zostały wymienione tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz tereny zabudowy usługowej z zakresu oświaty, kultury, zdrowia i sportu gdzie obowiązuje zakaz lokalizacji masztów, ze względu na istniejące zagospodarowanie tzn. istniejące budynki oraz zieleń publiczną. We wszystkich terenach wymienionych w § 7 ust. 8 możliwa jest lokalizacja infrastruktury telekomunikacyjnej o nieznacznym oddziaływaniu.
			2) Wnosi o wykreślenie z §7 ust. 8 zapisu: *infrastruktura telekomunikacyjna nie może powodować zakłóceń lub negatywnego oddziaływania na urządzenia radiołączności kolejowej bądź urządzenia sterowania ruchem kolejowym.* 3) (…)									Ad. 2 W przypadku terenów przyległych do linii kolejowych o znaczeniu państwowym należy uzgodnić projekty planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego. Zgodnie z wytycznymi UTK przy zapisach związanych z lokalizowaniem obiektów infrastruktury telekomunikacyjnej należy wskazać wymóg braku powodowania zakłóceń bądź negatywnego oddziaływania na urządzenia radiowe łączności kolejowej bądź urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz określić maksymalną wysokość zabudowy w taki sposób, aby umożliwić lokalizację urządzeń radiołączności kolejowej. Ze

												stanowiskiem UTK można zapoznać się na stronie https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/17332,Istotne-zagadnienia-podczas-tworzenia-miejscowego-planu-zagospodarowania-przestr.html.
			4) Wnosi o wykreślenie z §7 ust. 8 zapisu dotyczącego maksymalnych wysokości zabudowy. Zapis dotyczący maksymalnych wysokości zabudowy jest rozwiązaniem , które stoi w sprzeczności z interesem społecznym oraz blokują możliwość jakichkolwiek inwestycji w rozwój sieci telekomunikacyjnej na obszarze objętym planem.									Ad.4 Projekt planu wprowadza dla terenów z istniejącą zabudową mieszkaniową wielorodzinną maksymalną wysokość zabudowy z uwzględnieniem wysokości istniejących budynków wraz z infrastrukturą techniczną znajdującą się na dachach przedmiotowych budynków. W przeważającej części różnice wysokości między najniższym punktem dachu a najwyższym punktem infrastruktury technicznej wynoszą 3 m. W kilku przypadkach (m. in. teren MW/U.7) ze względu na zróżnicowane wysokości elementów bryły budynku operator sieci komórkowej ma możliwość lokalizacji masztów na budynkach o wysokości 7m. Wprowadzona maksymalna wysokość zabudowy jest obligatoryjnym elementem zakresu planu miejscowego wymaganym Ustawą. Projekt planu wprowadza takie wartości maksymalnej wysokości zabudowy dla istniejących budynków aby można było zrealizować przedmiotowe przedsięwzięcia. Ponadto 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) i wprowadza dla przedmiotowych terenów określone wartości maksymalnej wysokości zabudowy.
237.	**II.182**	[…]	1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zieleń publiczną. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/40, 14/41, 14/42, 14/43, 14/44, 14/45, 14/46,	42 Krowodrza		MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2, 6-8 oraz w części w pkt 4, 5	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6-8 oraz w części w pkt 4, 5	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na

				14/47, 14/48, 14/49, 14/50, 14/51, 14/52, 14/53, 14/54, 14/55, 14/56, 14/57, 14/58, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112,								inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93)i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. Utrzymanie drzewostanu jest niezbędne jako strefy izolacyjnej, gdyż przebiegająca na wysokim nasypie obwodnica kolejowa przeznaczona jest również do przewozu ładunków niebezpiecznych. Brakiem konsekwencji jest zawężenie w projekcie planu pasa zieleni ZPz.1 wzdłuż nasypu kolejowego w części zachodniej. Począwszy od stacji trato jest on zawężony do 10 metrów pomimo, że tam właśnie istnieje pas drzewostanu o szerokości do 40 m. *Uwaga zawiera uzasadnienie.* 3) (…) *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu w.w dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.
			5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w (§15.1.4) „dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji". *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: *dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji.*
			6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*								Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii

												zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			7) Dopuszczenie w obszarze ZPz.1 na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla, zabudowy garażowej i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.7 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			8) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejnedo nr 14/58) tzw. „strefy zmiany wysokości zabudowy”. Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*									Ad.8 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.
238.	**II.183** **II.184** **II.185** **II.186**	[…]	1) (…) *Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.* 2) (…) *Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.* 3) Nie zgadzam się na poszerzenie wewnętrznej drogi KDD.14 *Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.*	1180/3	43 Krowodrza		KDD.14, KDD.18, KDD.19			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części w pkt 3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 3	Ad.3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z

												wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto projekt planu na rysunku planu wyznacza szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
239.	**II.191**	[…]	1. Wnosi o zmianę przeznaczenia terenu na przedmiotowej działce, zgodnie ze Studium, tylko na tereny Mieszkaniowe Wielorodzinne, tak aby na całym obszarze działki obowiązywały tylko tereny MW/U.6, 2. Wnosi o zwiększenia wskaźnika intensywności zabudowy na przedmiotowej działce do 3,4, 3. Wnosi o zwiększenie dopuszczalnej wysokości budynków w zabudowie mieszkalnej do 36 m poza pasem 60 m od torów kolejowych. Uwaga zawiera uzasadnienie	1053/1	43 Krowodrza		U.9, MW/U.6			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2, 3 oraz w części w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2, 3 oraz w części w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie południowej części przedmiotowej działki o przeznaczeniu pod teren drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.20 ze względu na konieczność wprowadzenia właściwych parametrów drogi publicznej na przedmiotowym odcinku. Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie podniesienia wskaźnika intensywności zabudowy do poziomu 3,4 ze względu na przyjętą w przedmiotowym terenie maksymalną wysokość. Ad.3 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). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul . Opolskiej wprowadza wysokość 25m. W związku z powyższym, w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy została ustalona na takim poziomie w terenie MW/U.6.
240.	**II.192**	[…]	1. Propozycja jest niezgodna z zapisami STUDIUM uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa, będącego dokumentem nadrzędnym. 2. (…) *Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.* 3. (…).	1180/3	43 Krowodrza		KDD.18			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad.1 Ustalenie w planie miejscowym przeznaczenia terenu pod tereny infrastruktury technicznej oraz komunikacji (drogi lokalne, dojazdowe, wewnętrzne, trasy i przystanki komunikacji szynowej w tym metro, miejsca postojowe i garaże podziemne) jest zgodne z każdą z wyznaczonych w studium funkcji zagospodarowania

			Uwaga zawiera uzasadnienie.									terenów, ustaloną dla obszarów w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych.
241.	**II.193**	[…]	1. Wnosi sprzeciw (…) w przedmiocie §40.1 wyznaczającego Tereny zieleni urzędowej, oznaczone symbolem ZPz.l *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	14/96, 14/108, 14/109	42 Krowodrza		ZPz.l, KU.3			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1-3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-3	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną oraz w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			2. Wnosi aby wszystkie działki które w wyłożonym do wglądu projekcie Planu zagospodarowania przestrzennego „SIEWNA" pod identyfikacją terenu: ZPz.l zmienić i zatwierdzić na: KU.3. W zakresie jakim została zatwierdzona kwalifikacja sąsiadującej z działką składającego uwagę, działka nr R 14/94 oraz działka nr R14/95 na KU.3 gdzie dozwolono wykonanie zabudowy budynkiem wielopoziomowym garaż nadziemny z budynkiem gospodarczym. *Uwaga zawiera uzasadnienie:*									Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejąca linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną oraz w celu zapewnienia ochrony akustycznej
			3. Wnosi sprzeciw w przedmiocie: Zasady utrzymania, przebudowy, remontu, rozbudowy, i budowy układu komunikacyjnego, wnosi o wyłączenie z §15.1 pkt 2: b - KDD1 do szerokości 19 metrów to jest ul. Rokosza wzdłuż nasypu kolejowego c - KDD2 do szerokości 17 metrów to jest ul. Rokosza na odcinku od nr. 15 do nr 27 d - KDD3 do szerokości 17 metrów to jest ul. Lechonia e - KDD4 do szerokości 10 metrów to jest ul Herwina-Piątka - boczna (Kotarby)									Ad.3 Zgodnie z wnioskami Zarządu Dróg Miasta Krakowa zawartymi w piśmie znak: RW.460.4.19.2019 z dnia 22 października 2019 r., wszystkie drogi wewnętrzne i drogi publiczne pozostające w zarządzie tej jednostki powinny zostać wyznaczone na rysunku planu. Ponadto wniesiono, aby wszystkie dotychczasowe drogi wewnętrzne były wyznaczone liniami rozgraniczającymi na rysunku planu jako drogi publiczne zgodnie z obecną własnością gminy Kraków. Droga

			f - KDD5 do szerokości 22 metrów to jest ul. Herwina-Piątka - to jest główna ulica od ul. Górnickiego g- KDD6 do szerokości 18 metrów to jest ul. Herwina-Piątka - to jest boczna do kortów tenisowych. Drogi te dla poszczególnych klas dróg projektu Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „SIEWNA" chcą ustalić szerokości dróg które odbiegają od szerokości dróg które zostały przekazane Decyzją z przedstawicielami osiedla BIAŁY PRĄDNIK do UMK. Na dzień dzisiejszy stan wszystkich dróg znajdujących się na osiedlu BIAŁY PRĄDNIK które są oznaczone symbolem - KDDI; KDD2; KDD3; KDD4; KDD5; KDD6 mają szerokość 5 metrów.									dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w związku z powyższym wymienione w uwadze drogi zostały w projekcie planu ujęte jako drogi publiczne klasy dojazdowej oznaczone symbolami od KDD.1 do KDD.6. Ponadto należy zauważyć, że szerokość 5m wymieniona w uwadze odnosi się tylko do szerokości jezdni a nie całego pasa drogowego w skład którego wchodzą również chodniki i oświetlenie.
242.	**II.195**	Spółdzielnia mieszkaniowa „Prądnik Biały Wschód”	Zgłasza stanowczy sprzeciw i wnioskuje o nie poszerzanie ulicy oznaczonej o symbolu KDD.14 (prostopadłej do ul Siewnej) na odcinku od nieruchomości Siewna 21a w kierunku Siewnej 23d. *Uwaga zawiera uzasadnienie.*	KDD.14	-		KDD.14			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto projekt planu na rysunku planu wyznacza szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
243.	**II.196**	[…]	1. Wnosi o rozwiązanie projektowe przebiegu drogi KDD.28 na Nieruchomości, w ten sposób, by projektowana droga KDD.28 nie przebiegała przez ww. działki nr 283/1, 284 43 Krowodrza względnie w przypadku konieczności przeprowadzenia drogi przez nieruchomość, wnosi o uwzględnienie zrealizowanych inwestycji na nieruchomości oraz celu umowy dzierżawy i zaprojektowanie drogi zgodnie z zamierzeniami planistycznymi, w ten sposób, iż będzie ona stanowiła drogę dojazdową do nieruchomości oznaczonych symbolem U14, a nie drogę przelotową, to	283/1, 284	43 Krowodrza		U15, ZP.9, KDD.28			Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 4, 5 oraz w części w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 4, 5 oraz w części w pkt 1	Ad. 1. Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • Przesunięcia zachodniego fragmentu drogi o symbolu KDD.28 w kierunku północnym ze względu na kolizje z projektowanym budynkiem dla którego wydano ostateczną decyzję o pozwoleniu na budowę, • Wykluczenia połączenia terenów dróg publicznych o symbolach KDD.27 i KDD.28 ze względu na konieczność zapewnienia

			znaczy, że status przelotowości winien zostać zmieniony z drogi dojazdowej na ślepy sięgacz. 2. (…) 3. (…)									dodatkowego wjazdu na obszar objęty projektem planu.
			4. Wnosi o uwzględnienie możliwości bilansowania powierzchni biologicznie czynnej terenu ZP.9 z terenem o przeznaczeniu U.15.									Ad. 4 W związku z uwzględnieniem uwagi w pkt 2 i 3 wprowadzanie przedmiotowych ustaleń staje się bezzasadne.
			5. zmianę zapisów dla terenu o przeznaczeniu U.15, nakazujących obligatoryjnie urządzenie powierzchni biologicznie czynnej na dachu zielonym ekstensywnym lub w postaci pnączy ścian zielonych, poprzez wprowadzenie zapisów dopuszczających takie rozwiązania jako alternatywę wobec zieleni urządzonej tradycyjnie na gruncie, w zależności od możliwości uzyskania nakazanej powierzchni biologicznie czynnej na terenie działek 283/1, 284. *Uwaga zawiera uzasadnienie i załączniki.*									Ad.5 Dachy zielone wpływają pozytywnie ma mikroklimat, pochłaniają zanieczyszczenia, gromadzą wodę opadową. W projekcie planu wprowadzono nakaz stosowania dachów zielonych ekstensywnych charakteryzujących się niewielkim ciężarem oraz małym nakładem pracy przy pielęgnacji. Są to układy cienkowarstwowe, nie przeznaczone do stałego użytkowania. W związku z powyższym utrzymuje się obecny nakaz stosowania dachu zielonego ekstensywnego.
244.	**III.1**	[…]	1. Wnoszę o wycofanie się z planu poszerzenia drogi wewnętrznej oznaczonej w projekcie planu jako KDD.14 (przecznica od ul. Siewnej KDL.3) na odcinku od bloku Siewna 21c do Siewnej 23d, i przywrócenie jej prawnie istniejącego oznaczenia, jako drogi wewnętrznej (KDW). 2. (…) 3. (…) 4. (…) 5. (…) 6. (…)	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
245.	**III.2** **III.3**	SM Prądnik Biały Wschód' SM Prądnik Biały Wschód'	Spółdzielnia Mieszkaniowa Prądnik Biały Wschód w Krakowie zgłasza stanowczy sprzeciw planowanemu poszerzeniu wewnętrznej ulicy „Siewna Boczna" na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. i wnioskuje o nie wprowadzanie	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w części – w zakresie części terenu	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części – w zakresie części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d.

			żadnych zmian w tym terenie oraz dotychczasowym układzie ulicy oznaczonym symbolem KDD.14 . Wnosimy również o usunięcie bezzasadnego zapisu nazwania „ łącznikiem” ślepej drogi wewnętrznej oznaczonej jako KDD.14. Obecna szerokość ulicy na tym odcinku zabezpiecza z dużym zapasem płynny ruch samochodowy. Jest to ślepy odcinek drogi dojazdowej tylko do jednego budynku (Przychodni zdrowia). W związku z tym Mieszkańcy Spółdzielni PB W obawiają się, że za poszerzeniem drogi wiąże się ukryty cel, który w przyszłości umożliwi połączenie obecnej wewnętrznej ślepej drogi np. z ulicą Bursztynową lub ulicą Grażyny - wówczas spokojna i bezpieczna ślepa ulica, stanie się udręką dla mieszkańców. Planowane poszerzenie pasa drogi wchodzi w kolizję z murowaną altaną śmietnikową budynku Siewna 21 c.							KDD.14 podlegającej wyłożeniu	terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu	Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
246.	**III.5** **III.9**	[…] […]	1. Wnoszę o wycofanie się z planu poszerzenia drogi wewnętrznej oznaczonej w projekcie planu jako KDD.14 (przecznica od ul. Siewnej KDL.3) na odcinku od bloku Siewna 21c do Siewnej 23d, i przywrócenie jej prawnie istniejącego oznaczenia, jako drogi wewnętrznej (KDW). 2. (…) 3. (…) 4. (…) 5. (…)	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.

247.	**III.7** **III.8**	[…] […]	1. Projekt obejmuje m.in. zmiany w obszarze ul. Siewnej, drogi która, aktualnie jest ciągiem pieszo- jezdnym intensywnie wykorzystywanym przez dzieci uczęszczające do szkoły, przedszkola czy żłobka (w zakresie obszaru położonego w rejonie ul. Siewnej, gdzie w planie projektu wprowadzono zmiany linii rozgraniczających pomiędzy terenem drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.14, terenem zieleni urządzonej ZP.13, terenem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej MW.6, terenem ciągu pieszego oznaczonego KDX.5 - fragment zaczerpnięty z Państwa ostatniej prezentacji dostępnej na stronie https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=132759). W tym miejscu należy podkreślić, że szkoła podstawowa oraz pobliskie przedszkole to miejsca, które skupiają potężna liczbę dzieci (szkoła około 800 dzieci, przedszkole około 250 dzieci). Ul. Siewna jak i okoliczna ul. Grażyny to miejsce bardzo często uczęszczane przez mieszkańców osiedla udających się do pawilonu handlowego Auchan, placu Imbramowskiego, czy też do miejsca rekreacyjnego jakim jest malowniczy Park im. Tadeusza Kościuszki. Przebudowa drogi spowoduje zaburzenie równowagi, harmonii i co najważniejsze bezpieczeństwa mieszkańców, ich rodzin. Zmiany jakie Państwo planujecie w projekcie na stałe zakłócą spokojną enklawę Prądnika Białego. Osiedle stanowi miejsce licznych spacerów, zabaw dzieci, traktu rowerowego/pieszego, a zwiększona ruchliwość spowodowana przebudową drogi spowoduje kompletne zaburzenie równowagi i spokoju mieszkańców. Zmniejszy bezpieczeństwo dzieci, osób starszych, zwiększy zanieczyszczenie terenu i na stałe zniszczy walory estetyczne, ekologiczne terenów Prądnika Białego. Jednocześnie chciałabym zaproponować, aby w miejsce budowy drogi rozważyć utworzeniem drogi pieszo-rowerowej, która w większym stopniu spełnia oczekiwania społeczne mieszkańców, nie zaburza równowagi ekologicznej oraz, co najważniejsze, nie zaburza bezpieczeństwa mieszkańców osiedla. Będzie ona mobilizowała do wzmożenia aktywności fizycznej, dbania o zdrowie, przyrodę, otaczające nas środowisko. 2. (…)	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1– w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1– w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany Terenu drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na ciąg pieszo – rowerowy na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Ciągi pieszo – rowerowe nie powinny stanowić połączenia z drogą klasy lokalnej. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
248.	**III.10** **III.11** **III.15**	[…] […] Rada i Zarząd Dzielnicy IV	1. Wnoszę o wycofanie się z planu poszerzenia drogi wewnętrznej oznaczonej w projekcie planu jako KDD.14 (przecznica od ul. Siewnej KDL.3) na odcinku od bloku Siewna 21c do Siewnej 23d, i przywrócenie jej prawnie istniejącego oznaczenia, jako drogi wewnętrznej (KDW). 2. (…) 3. (…) 4. (…) 5. (…)	1181/15	43			KDD.14		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg

			6. (…)									Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
249.	**III.12**	Bruk - Bet	Działając imieniem spółki Bruk-Bet sp. z o.o. z siedzibą w Niecieczy (dalej jako Spółka), której jestem Prezesem Zarządu uprawnionym do jednoosobowej reprezentacji, w związku z ogłoszeniem i obwieszczeniem Prezydenta Miasta Krakowa dotyczącego sporządzania projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Siewna", na podstawie art. 18 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, składam uwagę dotyczącą przyjętego przeznaczenia części nieruchomości będącej w użytkowaniu wieczystym Spółki. Cała nieruchomość składa się obecnie z działek o numerach ewidencyjnych 155,156,157,158, 159, 160, 162, 163,164, obręb ewidencyjny 43, ujętych w księdze wieczystej o nr KR1P/00459765/7. Działki o numerach 155, 156, 157, 158, 159 objęte są miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru "LINIA TRAMWAJOWA OD PĘTU KROWODRZA GÓRKA DO GÓRKI NARODOWEJ ZACHÓD" w Krakowie - UCHWAŁA NR CVIII/1458/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 września 2010 r. Pozostałe działki ujęte zostały w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna" jako teren o przeznaczeniu „U.14". Co istotne, na podstawie decyzji Prezydenta Miasta Krakowa o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia 23.06.2020 r. o nr 14/6740.4/2020 wraz z rygorem natychmiastowej wykonalności nieruchomość Spółki została podzielona, a następnie działki o nr 156, 157/1, 158/1, 162/1,163/1 zostały wywłaszczone. Decyzja nie jest jednak jeszcze ostateczna. W wyniku wyżej wskazanego wywłaszczenia nieruchomość Spółki straci istotną część swojej powierzchni, co bezpośrednio wpływa na możliwość dalszego prowadzenia dotychczasowej działalności składowej na jej terenie. W związku z tym zasadna jest już teraz zmiana przyjętego w projekcie planu	155, 156, 157, 158, 159, 160, 162, 163, 164	43 Krowodrza			U.14		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w zakresie części działki nr 160	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w zakresie części działki nr 160	Uwaga nieuwzględniona w zakresie części działki nr 160. 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). Proponowane w uwadze przeznaczenie nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) wprowadza przeznaczenie podstawowe pod zabudowę usługową bez możliwości realizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

			sposobu zagospodarowania przestrzennego tej nieruchomości na przeznaczenie pod tereny „MW/U", względnie „MWi/U", co umożliwi najpełniejsze wykorzystanie tego terenu i koresponduje ze zmianami, które dokonują się w okolicy wskutek prowadzenia inwestycji dotyczącej linii tramwajowej. Wyjaśniam, że informację o sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Siewna", który obejmuje również teren nieruchomości Spółki, uzyskałem dopiero w dniu 7 stycznia 2022 roku, wobec czego niniejsza uwaga składana jest w najkrótszym możliwym terminie, a jednocześnie mieści się w terminie wyznaczonym przez Wydział Planowania Przestrzennego do składania uwag uzupełniających. Wobec tego wnoszę o przychylne ustosunkowanie się do tejże uwagi.									
250.	**III.13**	[…]	Od urodzenia mieszkamy w Krakowie, ale odwiedziliśmy wiele większych i mniejszych aglomeracji w różnych miejscach naszego globu i z niepokojem przyglądamy się pewnym działaniom podejmowanym w Krakowie, które w konsekwencji przyczyniają się do pogorszenia komfortu życia mieszkańców miasta. Przykładem niech będzie fakt, iż temperatura powietrza w lecie w dzień i nocy szczególnie po upalnym dniu w centrum Krakowa, gdzie ulice i place wyłożone są kamiennymi płytami jest o kilkanaście stopni wyższa niż na obrzeżach. (Każdy logicznie myślący wie jakie są krótko i długoterminowe konsekwencje takiego stanu rzeczy). Odnosimy wrażenie, że na każdy skrawek ziemi na którym rośnie jeszcze coś zielonego czyha deweloper, aby wybudować kolejny biurowiec lub blok mieszkalny. Rozumiemy, że ludzie muszą mieć dach nad głową, ale można czerpać przykład opierając się na dobrych praktykach np. londyńskich specjalistów od zagospodarowania przestrzennego, którzy planując budowę budynków nie zapominają o zaprojektowaniu odpowiednio dużych przestrzeni zielonych. Od ponad 30 lat mieszkamy w Krakowie przy ulicy Siewnej i w niniejszym mailu chcieliśmy wyrazić kategoryczny sprzeciw wobec projektu poszerzenia ulicy Siewnej. Działanie to przyniosłoby wiele negatywnych konsekwencji, między innymi takich jak: -zwiększenie ruchu pojazdów mechanicznych • zwiększenie zanieczyszczenia powietrza • zwiększenie zagrożenia wypadkami (uczniowie którzy uczęszczają do osiedlowej szkoły podstawowej i przedszkola przemieszczają się pieszo, na hulajnogach i rowerach) • utrudnienia dla MPO w wywożeniu śmieci ze śmietników • zniszczenie ponad 30-letnich pięknych drzew (akacji i lip) • zlikwidowanie terenów zielonych • zwiększenie hałasu	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi – w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi - w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.

			• -drastyczne pogorszenie komfortu życia lokalnej społeczności W związku z powyższym wyrażamy swój sprzeciw wobec projektu poszerzenia jezdni i zmiany jej dotychczasowej kwalifikacji z drogi wewnętrznej na drogę dojazdową, który w konsekwencji przyniósłby więcej strat niż korzyści.									
251.	**III.18**	[…]	1. Zmianę w § 15.1 niżej wymienionych zapisów nadając im następujące brzmienie: l) drogę w terenie KDD.1 - od 7,2 do 8,0 m, z poszerzeniem do 18 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 m) m) drogę w terenie KDD.2 - od 8,4 do 9,3 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1 (w tekście planu wpisano tutaj omyłkowo drogę KDL.1). n) drogę w terenie KDD.3 - od 7,3 do 9,2 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z terenie KDD.1 drogą w terenie KDD.5 oraz z poszerzeniem do 16 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5. o) drogę w terenie KDD.4 - od 8,0 do 8,9 m, z poszerzeniem do 14 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 p) p) drogę w terenie KDD.5 - od 7,7 do 8,7 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 q) q) drogę w terenie KDD.6 - 6.7 m, z poszerzeniem do 15 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5. 2. (…) 3. (…) Uwaga zawiera uzasadnienie	14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/102, 14/103, 14/106, 14/107, 14/110, 14/111, 14/112, 51/26, 51/25, 51/17, 14/5	43 Krowodrza			KDD.1-KDD.6		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany w tekście projektu planu zapisów dotyczących szerokości wskazanych dróg w ich liniach rozgraniczających. Podane w edycji projektu planu szerokości są właściwe, a sposób ich określenia w tekście wystarczający.
252.	**III.19**	[…]	Działając w imieniu części właścicieli posiadających lokale we Wspólnocie Mieszkaniowej budynku przy ul. Turystycznej 15 w Krakowie zgłaszam uwagi do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”. Wnoszę o odstąpienie od poszerzania drogi oznaczonej jako KDD.14, na odcinku, od nieruchomości położonej przy ul. Siewnej 21c do Przychodni PPP i Dentystyki (ul. Siewna 23d) oraz innych zmian na terenie osiedla planowanych w miejscach mocno uczęszczanych prze/ pieszych i związanych z wieloma ważnymi punktami na osiedlowej mapie, takimi jak np. przedszkola, żłobki, szkoły i przestrzenie zielone. Obecna szerokość jezdni na w/w odcinku drogi oznaczonej jako KDD.14 zabezpiecza płynny ruch samochodowy. Przez kilkadziesiąt lat droga ta w obecnej szerokości, służyła użytkownikom osiedla nie stwarzając zagrożenia, proponowane zaś zmiany nie obędą się bez wpływu na mir osiedlowy I mogą stworzyć zagrożenie dla użytkowników i mieszkańców osiedla, w szczególności dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym, które intensywnie	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi – w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi – w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki

			uczęszczają na tereny objęte proponowaną zmianą. W niedalekiej szkole i przedszkolu uczy się ponad tysiąc dzieci, wiele z nich mieszka w okolicznych blokach. Realizacja przedstawionego projektu zakłada zwiększenie natężenia ruchu drogowego, co stwor/y dla dzieci znaczące i realne zagrożenie zdrowia lub życia. Kolejną grupą osób, licznie reprezentowaną w okolicy są osoby starsze, bardzo często odbierające dzieci ze szkoły lub przedszkola lub odpoczywające na terenach zielonych osiedla zwiększenie natężenia ruchu drogowego również obniży ich bezpieczeństwo. Znajdujące się w pobliżu ważne punkty przesiadkowe, pawilon handlowy Auchan, Plac Imbramowski i Park im. Tadeusza Kościuszki, generują duży ruch pieszych - wprowadzenie proponowanych zmian zwiększy zagrożenie dla pieszych. Tereny spacerowe okolicy, z. dużą ilością drzew i krzewów stanowią miejsce zabaw dzieci, ruchu rowerowego i wspierają liczną populację ptaków, min. mazurków, sójek, dzięciołów i grubodziobów - należy wszelkim staraniem zadbać, aby nie zostały one w żadnym stopniu zniszczone. Reasumując powyższe, po wdrożeniu zaproponowanego w projekcie poszerzenia jezdni - spokojna enklawa, jaką stanowi obecnie okolica, zostanie drastycznie zaburzona, zniszczona zostanie jej harmonia. Zaproponowane zwiększenie natężenia ruchu pogorszy komfort i bezpieczeństwo mieszkańców, wystąpi duże zagrożenie wypadkowe, wzrost hałasu i zanieczyszczenie powietrza - zwłaszcza, że okoliczne tereny zielone, tak ważne dla jakości powietrza, też mogą zostać zniszczone lub utracone podczas proponowanej przebudowy.								Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
253.	**III.20**	Rada i Zarząd Dzielnicy IV	Wnioskuje się o likwidację poszerzenia drogi KDD.14 (dz. 1181/15, obręb K-43).	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi – w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi – w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać

												droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
254.	**III.23** **III.24**	[…] […]	W związku z ponownym wyłożeniem do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Siewna" *{dalej: m.p.z.p.*) wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i niezbędną dokumentacją oraz możliwości składania uwag do wymienionego dokumentu planistycznego, wnoszę o uwzględnienie w całości poniższych uwag dotyczących obszaru obejmującego działkę nr 284 oraz nr 283/1 położonych przy ul. Bociana w Krakowie, poprzez zmianę przebiegu pasa drogowego KDD.28 poprzez zamknięcie pasa drogowego jako tzw. ślepej uliczki na wysokości początku działki nr 283/1 (bez możliwości przejazdu na ulicę Bociana w Krakowie), co wydatnie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa na ulicy Bociana w Krakowie <u>*Ewentualnie:*</u> zmniejszenie planowanego skrzyżowania o ruchu okrężnym oraz zwężenie pasa drogowego KDD.28 przy zjeździe do ul. Bociana umożliwiające zachowanie istniejących zabudowań na działce nr 283/1 oraz 284 położonych przy ul. Bociana w Krakowie.	284 283/1	43 Krowodrza			U.15 KDD.28		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi – w zakresie części terenu KDD.28 podlegającej wyłożeniu	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi– w zakresie części terenu KDD.28 podlegającej wyłożeniu	Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej zmiany przebiegu oraz ewentualnego zawężenia Terenu drogi publicznej klasy dojazdowej oznaczonej symbolem KDD.28 w liniach rozgraniczających. Szerokość drogi publicznej w liniach rozgraniczających powinna zapewnić możliwość realizacji niezbędnych elementów drogi m. in. obustronnych chodników, pasów jezdni o odpowiednich parametrach dla danej kategorii drogi publicznej. Ponadto należy wyjaśnić, że wykluczenie połączenia terenów dróg publicznych o symbolach KDD.27 i KDD.28 nie jest wskazane ze względu na konieczność zapewnienia dodatkowego wjazdu na obszar objęty projektem planu.
255.	**III.25**	[…]	1. Zmianę w § 15.1 niżej wymienionych zapisów nadając im następujące brzmienie: l) drogę w terenie KDD.1 - od 7,2 do 8,0 m, z poszerzeniem do 18 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 m) drogę w terenie KDD.2 - od 8,4 do 9,3 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1 (w tekście planu wpisano tutaj omyłkowo drogę KDL.1). n) drogę w terenie KDD.3 - od 7,3 do 9,2 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z terenie KDD.1 drogą w terenie KDD.5 oraz z poszerzeniem do 16 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5. o) drogę w terenie KDD.4 - od 8,0 do 8,9 m, z poszerzeniem do 14 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 p) drogę w terenie KDD.5 - od 7,7 do 8,7 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 q) drogę w terenie KDD.6 - 6.7 m, z poszerzeniem do 15 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5. 2. (…) 3. (…)	14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/102, 14/103, 14/106, 14/107, 14/110, 14/111, 14/112, 51/26, 51/25, 51/17, 14/5	43 Krowodrza			KDD.1- KDD.6		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany w tekście projektu planu zapisów dotyczących szerokości wskazanych dróg w ich liniach rozgraniczających. Podane w edycji projektu planu szerokości są właściwe, a sposób ich określenia w tekście wystarczający.
256.	**III.26** **III.27**	[…] […]	1. Zmianę w § 15.1 niżej wymienionych zapisów nadając im następujące brzmienie: l) drogę w terenie KDD.1 - od 7,2 do 8,0 m, z	14/97, 14/98, 14/99, 14/100,	43 Krowodrza			KDD.1- KDD.6		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany w tekście projektu planu zapisów dotyczących szerokości wskazanych dróg

	III.28 **III.31**	[…] […]	poszerzeniem do 18 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 m) drogę w terenie KDD.2 - od 8,4 do 9,3 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1 *(w tekście planu wpisano tutaj omyłkowo drogę KDL. 1)* n) drogę w terenie KDD.3 - od 7,3 do 9,2 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 oraz z poszerzeniem do 16 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1 o) drogę w terenie KDD.4 - od 8,0 do 8,9 m, z poszerzeniem do 14 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 p) drogę w terenie KDD.5 - od 7,7 do 8,7 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 q) drogę w terenie KDD.6 - 6.7 m, z poszerzeniem do 15 m w rejonie skrzyżowania drogą w terenie KDD.5. 2. (…) 3. (…)	14/102, 14/103, 14/106, 14/107, 14/110, 14/111, 14/112, 51/26, 51/25, 51/17, 14/5								w ich liniach rozgraniczających. Podane w edycji projektu planu szerokości są właściwe, a sposób ich określenia w tekście wystarczający.
257.	**III.29**	[…]	1. Zmianę w § 15.1, 4), wymienionych na str. 24 zapisów dotyczących ustalenia szerokości dróg w liniach rozgraniczających, nadając im następujące brzmienie, l) drogę w terenie KDD.1 - od 7,2 do 8,0 m, z poszerzeniem do 18 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 m) drogę w terenie KDD.2 - od 8,4 do 9,3 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1 *(w tekście planu wpisano tutaj omyłkowo drogę KDL.1)* n) drogę w terenie KDD.3 - od 7,3 do 9,2 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 oraz z poszerzeniem do 16 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1. o) drogę w terenie KDD.4 - od 8,0 do 8,9 m, z poszerzeniem do 14 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 p) drogę w terenie KDD.5 - od 7,7 do 8,7 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 q) drogę w terenie KDD.6 - 6.7 m, z poszerzeniem do 15 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5. 2. (…) 3. (…)	14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/102, 14/103, 14/106, 14/107, 14/110, 14/111, 14/112, 51/26, 51/25, 51/17, 14/5, 14/93, 13, 46, 47/2, 51/20, 51/19	43 Krowodrza			KDD.1-KDD.6		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany w tekście projektu planu zapisów dotyczących szerokości wskazanych dróg w ich liniach rozgraniczających. Podane w edycji projektu planu szerokości są właściwe, a sposób ich określenia w tekście wystarczający.
258.	**III.30**	[…]	1) Zmianę w § 15.1 niżej wymienionych zapisów nadając im następujące brzmienie: l) drogę w terenie KDD.1 - od 7,2 do 8,0 m, z poszerzeniem do 18 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 m) drogę w terenie KDD.2 - od 8,4 do 9,3 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie n) *skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1* (w tekście planu wpisano tutaj omyłkowo drogę KDL.1) drogę w terenie KDD.3 - od 7,3 do 9,2	14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/102, 14/103, 14/106, 14/107, 14/110, 14/111,	43 Krowodrza			KDD.1-KDD.6		Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany w tekście projektu planu zapisów dotyczących szerokości wskazanych dróg w ich liniach rozgraniczających. Podane w edycji projektu planu szerokości są właściwe, a sposób ich określenia w tekście wystarczający.

			m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 oraz z poszerzeniem do 16 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1, o) drogę w terenie KDD.4 - od 8,0 do 8,9 m, z poszerzeniem do 14 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 p) drogę w terenie KDD.5 - od 7,7 do 8,7 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 q) drogę w terenie KDD.6 - 6.7 m, z poszerzeniem do 15 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5. 2. (…) 3. (…)	14/112, 51/26, 51/25, 51/17, 14/5								
259.	**IV.3**	**[…]**	Sprzeciw do zmian w projekcie miejscowego planu zagospodarowania „Siewna”: – teren ten stanowi ekologiczny zaułek/pasieka ma wpływ na dobro naszych wszystkich – plac zabaw ze stałymi elementami sportowo – rekreacyjnymi znajduje się w pobliżu ok. 300 m w Parku im. T. Kościuszki – plac zabaw dla dzieci jest również w pobliżu przy oś. Mieszkaniowym ul. Pachońskiego – Mackiewicza (około 200 m) – proponowana lokalizacja dla proponowanych zmian wylot ul. Lechonia, Rokosza (wzdłuż traktu linii kolejowych) (alternatywa)	51/25, 51/26	42 Krowodrza				ZP.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Wprowadzenie wnioskowanej zmiany stałoby w sprzeczności z wprowadzoną do projektu planu poprawką przyjętą przez Radę Miasta Krakowa na sesji w dniu 2 marca 2022 r. Założeniem przedmiotowej poprawki jest udostępnienie terenu ZP.1 jako przestrzeni publicznej ogólnodostępnej w związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.
260.	**IV.4**	Towarzystwo na Rzecz Ochrony Przyrody	1. (…) 2. W § 34.4 pkt 2e wprowadzić nakaz realizacji dachu zielonego intensywnego (a nie ekstensywnego) dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych,	cały obszar planu					--	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 2 i 3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2 i 3	1. (…) Ad.2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu dla wszystkich terenów zabudowy usługowej wyznaczonych na przedmiotowym obszarze ustala nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych zatem również dla terenu o symbolu Uo.3 utrzymuje się takie ustalenie.
			3. Usunięcie § 39.3 dopuszczającego w terenie oznaczonym symbolem ZPz.1 lokalizację garaży nadziemnych dla pojazdów i parkingów terenowych dla pojazdów w strefie miejsc postojowych. Likwidacja strefy miejsc postojowych. 4. (…)						ZP.1			Ad.3 Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzenie wnioskowanej zmiany stałoby w sprzeczności z wprowadzoną do projektu planu poprawką przyjętą przez Radę Miasta Krakowa na sesji w dniu 2 marca 2022 r. Część z przedmiotowych działek pełni już funkcje miejsc postojowych oraz zlokalizowane są na nich niewielkie budynki garażowe. W związku z powyższym w celu kontynuowania istniejącej funkcji pozostawia się uwagę jako nieuwzględnioną. 4. (…)
261.	**IV.5**	**[…]**	1. Składający uwagę wnosi o: zachowanie ustaleń planu prezentowanych podczas pierwszego czytania projektu uchwały w sprawie uchwalenia planu obszaru ,,Siewna,, na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 16 lutego 2022.	47/2, 13, 46	42 Krowodrza				ZP.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1-3	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-3	Ad.1 Wprowadzenie wnioskowanej zmiany stałoby w sprzeczności z wprowadzoną do projektu planu poprawką przyjętą przez Radę Miasta Krakowa na sesji w dniu

												2 marca 2022 r. Założeniem przedmiotowej poprawki jest udostępnienie terenu ZP.1 jako przestrzeni publicznej ogólnodostępnej w związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.
			2. W przypadku braku możliwości uwzględnienia uwagi opisanej z pkt. I z nieznanych składającemu uwagę, na pewno nie merytorycznych, przyczyn, składający uwagę wnosi o zamianę funkcji dla terenów oznaczonych symbolem ZP.1 na inny dowolny rodzaj zieleni niepublicznej, uwzględniający istniejące zagospodarowanie i umożliwiające bezpieczną kontynuację prowadzonych w tym terenie działalności: Ośrodek rehabilitacji dla dzikich zwierząt oraz Pasieka pszczela w której żyje 80 rodzin pszczelich.									Ad.2 Wprowadzenie wnioskowanej zmiany stałoby w sprzeczności z wprowadzoną do projektu planu poprawką przyjętą przez Radę Miasta Krakowa na sesji w dniu 2 marca 2022 r. Założeniem przedmiotowej poprawki jest udostępnienie terenu ZP.1 jako przestrzeni publicznej ogólnodostępnej w związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.
			3. Składający uwagę wnosi o zapewnienie dostępu do drogi publicznej fragmentom działkom nr 47/2, 46 zlokalizowanym w terenie oznaczonym symbolem MN.9 zgodnie z wpisem do ksiąg wieczystych poprzez wskazanie w ustaleniach planu możliwości lokalizowania w terenach ZP.1 dróg i dojazdów. 4. (…)									Ad.3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wyznaczenia na rysunku planu dojazdu do wymienionych w uwadze działek. Zgodnie z projektem planu w przeznaczeniu poszczególnych terenów mieszczą się m.in. dojazdy niewyznaczone na rysunku planu zapewniające skomunikowanie terenu działki z drogami publicznymi. Zatem obsługa komunikacyjna terenu MN.9 może się odbywać poprzez niewyznaczone na rysunku planu dojazdy. 4.(…)
262.	**IV.6**	Biuro Rozwoju Krakowa Sp. z o. o reprezentowane przez […]	Składający uwagę wnosi o: zachowanie ustaleń projektu planu prezentowanych w pierwszym czytaniu projektu uchwały w sprawie uchwalenia planu na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 16 lutego 2022. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.	51/20, 51/25, 51/26, 51/19	42 Krowodrza				ZP.1	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Wprowadzenie wnioskowanej zmiany stałoby w sprzeczności z wprowadzoną do projektu planu poprawką przyjętą przez Radę Miasta Krakowa na sesji w dniu 2 marca 2022 r. Założeniem przedmiotowej poprawki jest udostępnienie terenu ZP.1 jako przestrzeni publicznej ogólnodostępnej w związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.
263.	**IV.8**	**[…]**	(…) 1. Paragraf 34 punkt 2 - strona 43 (działka 649/1 obr.43 Krowodrza) Wskazanie jedynie 5% powierzchni całkowitej budynku jako usługi dodatkowe wydaje się za mała w przypadku chociażby obiektów sportowych i sportowo-rekreacyjnych. Takim obiektom często towarzyszą i zresztą powinny towarzyszyć obiekty gastronomiczne. Służy to nie tylko wygodzie ćwiczących tam sportowców, dzieci i dorosłych, ale również ułatwia rodzicom wysyłanie dzieci do takich obiektów, Często rodzice muszą czekać na swoje pociechy we wskazanych obiektach. W przypadku usług dodatkowych oczekiwanie to jest mocno utrudnione. Dodatkowo obiekty takie służyłyby integracji lokalnej społeczności, a także służyły pracownikom ww. obiektów.	649/1	43 Krowodrza				Uo.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi w pkt 1, 2	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa uwaga odnosi się do działki nr 649/1 obr.43 Krowodrza na której zlokalizowany jest budynek przychodni. Parametry działki oraz ustalenia projektu planu uniemożliwiają realizację samodzielnych obiektów sportowych i sportowo-rekreacyjnych. Wielkość usług dodatkowych podana jest w tym przypadku w procentach. W związku z tym im większy budynek tym większa proporcjonalnie jest powierzchnia usług dodatkowych co w przypadku np. terenu Uo.2 daje możliwość realizacji w budynkach istniejących lub nowoprojektowanych usług gastronomicznych. Należy zauważyć, że przedmiotowe ustalenie zostało wprowadzone również po to aby dać możliwość wynajmu

												niewykorzystywanych powierzchni budynków. W terenie Uo.3 w przedmiotowej przychodni dzięki zapisowi będzie można zlokalizować np. aptekę.
			2. Paragraf 34 punkt 4.2) - strona 43 (działka 649/1 obr.43 Krowodrza) Maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy 30%, minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego 50%. Powyższe wskaźniki uniemożliwią zbudowanie odpowiedniej ilości miejsc postojowych koniecznej do podstawowej funkcji planowanych tam budynków. Jeśli będą to budynki służby zdrowia to pacjenci i opiekunowie powinni móc dojechać pod sam budynek oraz zaparkować blisko niego. To samo dotyczy rodzin z dziećmi i osób starszych korzystających z obiektów kultury, oświaty oraz obiektów sportowych. Dodatkowo brak odpowiedniej ilości miejsc postojowych na terenach przeznaczonych dla planowanych budynków spowoduje bardzo duże utrudnienia w ruchu na u1icach sąsiednich. Ludzie pozbawieni możliwości parkowania przy budynkach z zakresu usług oświaty, zdrowia, kultury i sportu będą zmuszeni parkować na ulicach w bliskości tych budynków, co oprócz wspomnianych już utrudnień w ruchu, pozbawi miejsc parkingowych okolicznych mieszkańców.									Ad.2 Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzenie wnioskowanej zmiany stałoby w sprzeczności z wprowadzoną do projektu planu poprawką przyjętą przez Radę Miasta Krakowa na sesji w dniu 2 marca 2022 r. Wyjaśnia się, że przedmiotowe wskaźniki umożliwiają rozbudowę istniejącego budynku oraz realizację miejsc postojowych wraz z niezbędnej infrastrukturą potrzebną do obsługi przedmiotowych usług. Ponadto ustalenia umożliwiają w rozbudowywanej części budynku realizację wielopoziomowych garaży nadziemnych i podziemnych, a także wolnostojących budynków garażowych. W związku z powyższym ustalenia projektu planu zapewniają możliwości realizacji odpowiedniej ilości miejsc postojowych.
264.	**IV.9**	B2 Studio Sp. z o.o. reprezentowany przez […]	Działając w imieniu B2 Studio sp. z o. o. (…) podtrzymuję uwagi wyartykułowane w piśmie z dn. 04.01.2022 r. dla działek m.in. 1053/1, 1050/2, 1050/5 obręb 43 Krowodrza na terenie jednostki MW/U.6 oraz zwracam uwagę, że taki sam zapis znajduje się w § 34 ust. 4 pkt 2 lit. g projektu MPZP i dotyczy jednostki Uo.3, której dotyczy „częściowe wyłożenie”. Na wstępie zauważyć należy, że zdajemy sobie sprawę że uwaga jw. została przez Państwa odrzucona. Jednak chcielibyśmy zaznaczyć, że przedmiotowa uwaga z naszej strony ma charakter czysto porządkowy (w naszym piśmie podaliśmy jedno z możliwych rozwiązań kwestii przedmiotowego zapisu tj. cyt. „nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni - pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% sumy powierzchni elewacji” realizowanej na jednej lub kilku elewacjach (...)”) ponieważ doprecyzowuje zapis, który w obecnym brzmieniu nie jest jednoznacznie zdefiniowany. Biorąc pod uwagę, że w aktualnym stanie prawnym, ustawodawca nie przewidział żadnej możliwości dokonywania interpretacji treści miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, oraz uwzględniając to, że każdemu może zdarzyć się potknięcie, polegające na utworzeniu nieprecyzyjnego sformułowania, to już brak chęci naprawy takiego potknięcia - po jego wskazaniu przez bezpośrednich „konsumentów" zapisu MPZP, uznać należy wprost za świadome godzenie się autora planu na niską jakość aktu prawnego jakim ten miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest.	--					Uo.3	Prezydent Miasta Krakowa nie uwzględnił uwagi (w zakresie zapisu dla terenu Uo.3)	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi (w zakresie zapisu dla terenu Uo.3)	W zakresie zmiany zapisu § 34 ust. 4 pkt 2 lit. g - uwaga nieuwzględniona. Nie ma potrzeby definiowania elewacji budynku, gdyż jest to pojęcie jasne. Elewacja stanowi zewnętrzną powierzchnię ściany budynku (odpowiednio co do umiejscowienia - elewacji frontowej, tylnej czy też bocznej), a nie wybiórczo składającej się z poszczególnych elementów danej elewacji. Obecny zapis projektu planu jest właściwy i odnosi się do danej elewacji czy to frontowej, czy bocznej, czy tylnej, a nie 20 % powierzchni w odniesieniu do sumy powierzchni wszystkich elewacji danego budynku.

			Jako dowód powyższego, przedstawiamy poniżej dwa schematyczne rysunki, które wskazują, że zgodnie z obecnym zapisem projektu planu (wobec braku zdefiniowania pojęcia elewacji) nie wiadomo czy cyt. „nakaz kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni - pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 20% powierzchni danej elewacji" ma być liczony na powierzchni elewacji A; czy też odrębnie dla elewacji a, b, c, d, e, f, g, h, i; co przecież w oczywisty sposób wpływa na projekty architektoniczne przyszłych budynków i uniemożliwia (w szczególności przy uwzględnieniu różnych interpretacji i praktyk Wydziału Architektury Urzędu Miasta Krakowa w tym zakresie) jego bezpieczne i jednoznaczne wykonanie i de facto naraża inwestorów i projektantów na dokonywanie poważnych zmian w projekcie budowalnym (a co za tym idzie również na straty finansów i terminowe). Na zakończenie nadmienić należy, że powyższy przykład nie wyczerpuje wszystkich możliwych nieporozumień, wynikających z braku precyzji przedmiotowego zapisu, dlatego też wnosimy jak na wstępie									

** 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 (Dz.U. 2020 poz. 2176); jawność wyłączył Konrad Kamiński, Inspektor BP-02-3 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 „Siewna",

- ustawie - należy przez to rozumieć ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t. j. Dz. U. z 2022r., poz. 503).

Rozstrzygnięcia Rady Miasta Krakowa w zakresie Lp.1 – Lp.258 wynikają z Uchwały z dnia 16 lutego2022 r. Nr LXXVIII/2171/22
Rozstrzygnięcia Rady Miasta Krakowa w zakresie Lp.259 – Lp.264 wynikają z Uchwały z dnia 31 sierpnia 2022 r. Nr XCIII/2552/22.

Załącznik Nr 3
do Uchwały Nr XCIV/2574/22
Rady Miasta Krakowa z dnia 14 września 2022 r.

ROZSTRZYGNIĘCIE O SPOSOBIE REALIZACJI ZAPISANYCH W PLANIE INWESTYCJI Z ZAKRESU INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ, KTÓRE NALEŻĄ DO ZADAŃ WŁASNYCH GMINY ORAZ ZASADACH ICH FINANSOWANIA

DOTYCZĄCE MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU „SIEWNA”

I. Inwestycje z zakresu infrastruktury technicznej objęte ustaleniami i obszarem planu.

Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i infrastruktury technicznej, w tym charakterystyka rozwiązań i zasady obsługi komunikacyjnej i infrastrukturalnej obszaru „Siewna”, zostały określone w ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, tj. w uchwale w sprawie uchwalenia planu.
W zakresie inwestycji infrastrukturalnych należących do zadań własnych Gminy Miejskiej Kraków, zapisano w planie:

1. Utrzymanie, przebudowa, remont, rozbudowa i budowa układu komunikacyjnego:
Rozbudowa istniejącego układu komunikacyjnego obejmie:
1) Rozbudowa istniejącego układu komunikacyjnego obejmie budowę nowych odcinków drogowych w terenach: **KDZ.1, KDZ.2, KDLT.1**, **KDL.3, KDD.16, KDD.19, KDD.20, KDD.23, KDD.24, KDD.28** przebudowę dróg w terenach **KDZ.1, KDZ.2, KDL.3, KDL.5, KDD.27, KDD.20** oraz budowę nowych elementów infrastruktury szynowej w terenach **KDLT.1, KDLT.2**.
2) Całość inwestycji komunikacyjnych obejmuje poza budowlami drogowymi także urządzenia towarzyszące rozwiązaniom komunikacyjnym, w tym m. in.: przynależne odpowiednio drogowe obiekty inżynierskie, urządzenia i instalacje służące potrzebom zarządzania drogą, prowadzeniu i obsłudze ruchu drogowego oraz ochronie akustycznej przyległych terenów.
3) W terenach dróg publicznych dopuszcza się lokalizację: obiektów i urządzeń budowlanych infrastruktury technicznej, niezwiązanej funkcjonalnie z drogami, obiektów związanych z obsługą pasażerów, w ramach zagospodarowania przystanków komunikacji miejskiej.

2. Utrzymanie, przebudowa, remont, rozbudowa i budowa infrastruktury technicznej:
1) Zaopatrzenie w wodę:
   a) zaopatrzenie w wodę z miejskiej sieci wodociągowej lub w oparciu o indywidualne ujęcia;
   b) minimalny przekrój noworealizowanej miejskiej sieci wodociągowej: ø 100 mm;
   c) rozbudowę i przebudowę funkcjonującego systemu zaopatrzenia w wodę dla pokrycia potrzeb bytowych, użytkowych i przeciwpożarowych w powiązaniu z miejską siecią wodociągową.
2) Odprowadzenie ścieków oraz wód opadowych:

a) nakaz odprowadzania ścieków bytowych i przemysłowych, w oparciu o system kanalizacji rozdzielczej (kanalizacja sanitarna);
b) minimalny przekrój noworealizowanej miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej: ø 250 mm, z wyjątkiem kanalizacji tłocznej, dla której nie określa się minimalnego przekroju;
c) minimalny przekrój noworealizowanej miejskiej sieci kanalizacji opadowej: ø 300 mm, z wyjątkiem kanalizacji tłocznej, dla której nie określa się minimalnego przekroju;
d) zagospodarowanie wód opadowych poprzez retencję w miejscu lub odprowadzenie do kanalizacji lub cieku, z uwzględnieniem rozwiązań:
   - ułatwiających przesiąkanie wody deszczowej do gruntu,
   - spowalniających odpływ do odbiornika do ilości jaka powstaje na terenie przed zagospodarowaniem (przy współczynniku spływu 0,1);
   - zwiększających retencję.

II. Zasady finansowania zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych Gminy.

Finansowanie inwestycji będzie odbywać się poprzez:
1. Wydatki z budżetu miasta;
2. Współfinansowanie wydatków z budżetu miasta środkami zewnętrznymi, w ramach m. in. wniosków w trybie inicjatywy lokalnej, czy środków zewnętrznych (w tym dotacji, kredytów i pożyczek);
3. Udział inwestorów w finansowaniu w ramach porozumień o charakterze cywilno-prawnym lub w formule partnerstwa;

III. Przygotowanie, realizacja i finansowanie inwestycji należących do zadań własnych Gminy.

1. **Inwestycje komunikacyjne** – bezpośrednie przygotowanie, realizację i obsługę finansowania prowadzą miejskie jednostki organizacyjne.
2. **Inwestycje odwodnienia terenów i odprowadzenia wód opadowych** – bezpośrednie przygotowanie, realizację i obsługę finansowania prowadzą właściwe jednostki organizacyjne.
3. **Inwestycje zaopatrzenia w wodę i kanalizację (z wyłączeniem odwodnienia terenów)** – bezpośrednie przygotowanie, realizację i finansowanie prowadzi spółka miejska, tj. Wodociągi Miasta Krakowa S.A.
   Zakłada się możliwość wyłącznego finansowania inwestycji z zakresu sieci wodociągowej ze środków Wodociągów Miasta Krakowa S.A.

W realizacji inwestycji, w ich planowaniu, przygotowaniu i koordynacji będą wykorzystane funkcjonujące i planowane działania, polityki i programy określone w przyjętej „Strategii Rozwoju Miasta" - z zakresu m. in.:
1) rozwoju kluczowej infrastruktury drogowej,
2) programu obsługi parkingowej,
3) usprawnienie publicznego transportu zbiorowego,
4) programu ochrony środowiska,
5) modernizacji i rozbudowy infrastruktury komunalnej (z uwzględnieniem planów i programów właściwych zarządców i dysponentów mediów),
6) mechanizmów wspierania lokalnych inicjatyw oraz programu rozwoju przedsiębiorczości,

7) realizacji inwestycji o znaczeniu społeczno-gospodarczym w formule partnerstwa (zasada partycypacji i partnerstwa, czyli otwartej współpracy i równorzędnego traktowania reprezentantów różnych środowisk i instytucji)

Ustalenia realizacyjne, wynikające z planowania i koordynowania zakresu i finansowania inwestycji, dokonane z uwzględnieniem ww. działań, polityk i programów oraz corocznych budżetów miasta - określające terminy, zakresy (w tym etapowanie) realizacji oraz wielkość i strukturę finansowania inwestycji, dokonywane zgodnie z przepisami o finansach publicznych oraz wewnętrznymi uregulowaniami obowiązującymi w Gminie Miejskiej Kraków, nie wymagają wprowadzania zmian do niniejszego rozstrzygnięcia.

Załącznik Nr 4 do uchwały Nr XCIV/2574/22

Rady Miasta Krakowa

z dnia 14 września 2022 r.

Zalacznik4.gml

Dane przestrzenne, o których mowa w art. 67a ust. 3 i 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (j.t. Dz.U. z 2020 r. poz. 293 z późn. zm.) ujawnione zostaną po kliknięciu w ikonę