

**UCHWAŁA NR CVIII/2932/23  
RADY MIASTA KRAKOWA**

z dnia 5 kwietnia 2023 r.

**w sprawie rozstrzygnięcia o sposobie rozpatrzenia nieuwzględnionych  
przez Prezydenta Miasta Krakowa uwag do projektu miejscowego  
planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I”.**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503, 1846, 2185 i 2747), w związku z art. 54 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029, 1260, 1261, 1783, 1846, 2185 i 2687), w związku z uchwałą nr CXIX/1878/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 października 2014 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I” uchwała się, co następuje:

**§ 1. 1.** Nie uwzględnia się uwag złożonych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I” w zakresie wynikającym z rozpatrzenia przez Prezydenta Miasta Krakowa zarządzeniem nr 360/2023 z dnia 8 lutego 2023 r.

2. Wykaz uwag, o których mowa w ust. 1 oraz uzasadnienie faktyczne i prawne ich rozpatrzenia stanowi załącznik do uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Krakowa.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Wiceprzewodniczący Rady  
Miasta Krakowa

**Michał Drewnicki**

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

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

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

Lp	UWAGA NR	IMIĘ i NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ wnoszących uwagę	TREŚĆ UWAGI (pełna treść w dokumentacji planistycznej)	DOTYCZY DZIAŁEK	USTALENIA PROJEKTU PLANU	ROZSTRZYGNIECIE RADY MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI	UZASADNIENIE STANOWISKA RADY MIASTA KRAKOWA
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1.	1	[...]*	Skląda uwagę: Oznaczenie obszaru: dz. nr 358/6, 358/8 obr. 53 oznacz. w projekcie U.1.  1. Prosi o dopuszczenie w ww. obszarze lokalizacji stacji paliw; 2. Prosi o zmniejszenie w ww. obszarze minimalnego wskaźnika biologicznie czynnego do 20%.	358/6, 358/8 obr. K-53	MN.2 U.1 KDG.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</b>	Ad 1. Nieuwzględniona. Ze względu na strefę ochronną dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki wykluczona została możliwość lokalizacji inwestycji mogących wpływać na pogorszenie stanu jakości wód powierzchniowych, stąd nie zostały dopuszczone stacje paliw na części obszaru, w tym również na przedmiotowych działkach. Jest to zgodne ze stanowiskiem organu uzgadniającego projekt planu miejscowego, tj. Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej. Lokalizacja stacji paliw nie jest również wskazana ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo istniejącej zabudowy jednorodzinnej.  Ad 2. Nieuwzględniona. Ustalony minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego wynika zarówno z przyjętych w Studium parametrów dla tego obszaru (strukturalna jednostka urbanistyczna nr 39 Olszanica), jak również z uzyskanych wskazań organów opiniujących i uzgadniających projekt planu, stanowiących, że minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego powinien być zwiększony ze względu na konieczność ograniczenia intensywności zabudowy w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej.  Obszar projektu planu położony jest w ustalonym w Studium <i>Projekcie Strategicznym Miasta Krakowa „Balice”</i> skonfigurowanym jako pakiet projektów o charakterze metropolitarnym, wśród których znajdują się przedsięwzięcia inwestycyjne związane z rozbudową lotniska, modernizacją linii kolejowej, budową i rozbudową układu drogowego oraz realizacją obiektów usługowych. Obszar taki wymaga kompleksowych rozwiązań i założeń spójnych architektonicznie, by przekształcenie niezainwestowanych terenów następowało w sposób uporządkowany. Dla terenu U.1 położonego między zabudową jednorodziną i autostradą, dodatkowo ograniczonego od południa wiaduktem ul. Olszanickiej, z obsługą komunikacyjną poprzez drogę serwisową – przyjęto odmienne ustalenia w porównaniu do pozostałych terenów U. Ograniczenie rodzaju usług i zmniejszenie wskaźników inwestycyjnych wynikało z sąsiedztwa zabudowy jednorodzinnej oraz z utrudnionego dostępu do drogi publicznej. Możliwe do realizacji usługi nie powinny generować nadmiernego ruchu drogowego, dlatego wprowadzono odpowiednie ograniczenia.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
							Wyjaśnia się, że północna część dz. 358/8 położona jest w terenie MN.2, zgodnie kierunkiem przyjętym w Studium, a południowa część dz. 358/6 położona jest w terenie KDG.1 wyznaczonym dla właściwej obsługi komunikacyjnej obszaru.
2.	<b>2</b>	[...]*	<p>Składa uwagę: Oznaczenie obszaru: działki nr 371/13, 371/14 obr. 53 Krowodrza (działki zlokalizowane przy ul. Olszanickiej 140).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Przekształcić działki 371/13 i 371/14 na działki budowlane dla zabudowy 1-rodzinnej.</li> <li>Przesunąć linię zabudowy do wschodnich granic działki 371/13 i 371/14 by umożliwić ich zabudowę.</li> <li>Zastrzec w planie możliwość dojazdu do budynku nr 140 – aktualnie wzdłuż zachodnich granic po obu działkach.</li> <li>Usunąć z działki 371/14 projektowany pas zieleni urządzonej (ZPi.1) poza obrys ogrodzenia i poza granice działek 371/13 i 371/14.</li> <li>Zastrzec w planie możliwość rozbudowy budynku nr 140 na działce 371/14.</li> <li>(...)</li> <li>Zastrzec w planie możliwość budowy garażu na dz. 371/14.</li> </ol> <p>Uwaga zawiera załącznik.</p>	371/13, 371/14 obr. K-53	U.1 ZPi.1 KDA.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, w pkt 2, w pkt 3, w pkt 4, w pkt 5, w części pkt 7</b>	<p>Ad 1. Nieuwzględniona. 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). Ustalenie na przedmiotowych działkach zabudowy jednorodzinnej byłoby niezgodne ze Studium, w którym jako kierunek rozwoju wskazano: U – Tereny usług oraz KD – Tereny komunikacji.</p> <p>Ad 2. Wyznaczone nieprzekraczalne linie zabudowy nie mogą zostać przesunięte, gdyż wynikają z uzgodnienia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Ad 3. Nieuwzględniona. Kwestia dojazdu – w formie zastrzeżenia w planie – nie zostaje zawarta, gdyż ustalenia dotyczące dojazdów zostały już określone w § 15 pkt 3 projektu planu. Ponadto sprawy dostępu do dróg publicznych regulowane są w przepisach odrębnych, w tym również mogą być zapewnione poprzez umowy cywilno-prawne, których treści nie zapisuje się w planach miejscowych.</p> <p>Ad 4. Nieuwzględniona. Pas zieleni izolacyjnej od autostrady jest właściwym rozwiązaniem zarówno dla użytkowników terenów sąsiednich (mieszkaniowych i usługowych), jak również dla środowiska przyrodniczego, gdyż może stanowić miejsce migracji zwierząt. Ustalone przeznaczenie nie wpływa na zmianę struktury własności</p> <p>Ad 5. Nieuwzględniona. Rozbudowa istniejącego budynku mieszkalnego nie będzie możliwa ze względu na konieczność zachowania zgodności ze Studium oraz w związku z wyznaczoną nieprzekraczalną linią zabudowy, której przebieg uzgodniła Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Projekt planu – zgodnie z § 7 ust. 2 pkt 2, ustala możliwość rozbudowy istniejących budynków jedynie w zakresie docieplenia, wykonania pochylni i ramp dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz wykonania zewnętrznych szybów windowych, zewnętrznych klatek schodowych.</p> <p>Ad 7. Nieuwzględniona w zakresie możliwości budowy garażu na części dz. nr 371/14 poza nieprzekraczalną linią zabudowy oraz w terenie ZPi.1 i na dz. nr 371/13 w całości położonej w terenie pod drogę publiczną klasy autostrada. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia budowa garażu jest możliwa na działce nr 371/14 w miejscu dopuszczonym nieprzekraczalną linią zabudowy – zgodnie z ustalonym w § 13 ust. 9 sposobem realizacji miejsc parkingowych (postojowych).</p>
3.	<b>3</b>	[...]* [...]*	<p>Składa uwagi dotyczące (...) działek: 240, 242/1, 242/4, 242/6, 243, 244/1, 245/1, 246, 247, 248/1, 249/1, 250, 251, 484/1, obręb 53 Krowodrza. Działki te znajdują się w obszarze U.3 projektu (...) Planu. Spółka (...) 4 grudnia 2014 roku złożyła dwa wnioski do Planu BALICE I: - Aby należący do spółki obszar zyskał dostęp do drogi publicznej i - Aby należący do spółki obszar pozostał integralny Decyzją Prezydenta Miasta z dnia 18.06 2017 (zarządzenie 2058/2017) roku obydwa wnioski zostały uwzględnione, co o ile dobrze odczytujemy, potwierdza obecny wyłożony projekt planu.</p>	240, 242/1, 242/4, 242/6, 243, 244/1, 245/1, 246, 247, 248/1, 249/1, 250, 251, 484/1 obr. K-53	U.3 KDZ.1 KDD.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części</b>	<p>Nieuwzględniona w zakresie północnych części wymienionych w uwadze działek przeznaczonych pod drogę publiczną klasy zbiorczej i zachodniego pasa dz. nr 240 przeznaczonego pod drogę publiczną klasy dojazdowej, ze względu na konieczność zapewnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia dostęp do drogi publicznej dla kompleksu działek jest zapewniony. Obszar jest integralny, w większości przeznaczony pod teren zabudowy usługowej U.3.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			W związku z powyższym Spółka (...) zgłasza uwagę, aby zgodnie z decyzją Prezydenta z dnia 18.06.2017 roku obszar należący do spółki posiadał dostęp do drogi publicznej KDZ.1 oraz pozostał nadal w pełni integralny. (...)				
4.	4	Wójt Gminy Zabierzów  [...]* [...]*	Jako zarządca ul. Sokolników nie wyraża zgody na połączenie drogi KDZ1 z ul. Sokolników. Stwierdza, iż ww. ulica w stanie obecnym nie umożliwia obsługi komunikacyjnej obszaru Balice I od istniejącej drogi wojewódzkiej nr 774 poprzez ul. Sokolników. Co warto podkreślić ul. Sokolników nie ma statusu drogi publicznej oraz w obowiązujących mpzp nie jest przewidziana jako droga publiczna. Drogi wewnętrzne są zarządzane przez właściciela działki, na której się znajdują i nie podlegają ustawie o drogach publicznych, zatem nie stanowią one gwarancji ogólnodostępnego połączenia komunikacyjnego. Powyższa uwaga nie dotyczy dróg innych zarządców.	ul. Sokolników	KDZ.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</b>	Nieuwzględniona. Przyjęte rozwiązania drogowe są zgodne ze Studium i uzyskały wszystkie niezbędne uzgodnienia, w tym zarządców dróg. W stanie istniejącym nie ma drogi KDZ.1, a projekt przedstawia rozwiązanie planowane i możliwe do zrealizowania na podstawie ustaleń planu. Również ul. Amazonek (Sokolników) powinna mieć przedłużenie w kierunku północnym i połączenie z planowaną drogą KDZ.1 Poprawi to niezawodność układu drogowego w tym rejonie, poprzez stworzenie drugiego wyjazdu z istniejącego osiedla mieszkaniowego. Obecnie obszar ten posiada jedno połączenie z nadrzędnym układem drogowym. Wskazane jest zachowanie w projekcie planu rezerwy terenowej pod drogą KDZ.1, zgodnie z kierunkiem ustalonym w Studium. W przyszłości docelowe zagospodarowanie terenów inwestycyjnych po zachodniej stronie autostrady mogłoby uniemożliwić wyznaczenie dla niej korytarza.
5.	5	[...]*  [...]*	Wnoszą następującą uwagę: Wnioskują o połączenie na rysunku planu nowej drogi klasy lokalnej o symbolu KDL.3 z drogą znajdującą się przy granicy planu - ulicą Na Lotnisko, zgodnie z rysunkiem planu do wersji projektu przekazanego do ponownego opiniowania i uzgodnień ustawowych z dnia 28 czerwca 2022 r. Uzasadnienie: Dla potrzeb zasilania nowych Odbiorców zlokalizowanych na obszarach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Balice I i Balice II oraz na terenie gminy Liszki i Zabierzów Spółka planuje budowę nowej stacji elektroenergetycznej 110/15 kV. Z istniejącej infrastruktury elektroenergetycznej nie ma możliwości zasilania nowych Odbiorców lokalizujących swoje obiekty na ww. terenach. Lokalizację naszej stacji 110/15 kV Spółka planuje na terenie usługowym w sąsiedztwie planowanej drogi KDL.2 lub KDL.3. Ustalenie lokalizacji nowej stacji elektroenergetycznej 110/15 kV uzależnione jest od możliwości zagwarantowanego dojazdu do nieruchomości (konieczność dojazdu ciężkim sprzętem przewożącym m.in. transformatory 110 kV o wadze 55 ton), na której zlokalizujemy stację. Wnioskowane połączenie planowanej drogi KDL.3 z istniejącym układem drogowym zapewni tę możliwość.	teren KDL.3	U.7 UL.1 KDL.3	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</b>	Nieuwzględniona. Przyjęte rozwiązania drogowe są zgodne ze Studium i uzyskały wszystkie niezbędne uzgodnienia, w tym zarządców dróg. Na etapie uzgadniania dokumentu propozycja połączenia terenu KDL.3 z drogą wojewódzką DW774 spotkała się z dwukrotną odmową uzgodnienia przez organ odpowiedzialny za drogi wojewódzkie, tj. Zarząd Województwa Małopolskiego. Stąd rozwiązanie to nie mogło mieć kontynuacji w kolejnych edycjach projektu planu. Rozdzielenie (usunięcie) połączenia pomiędzy drogami w terenach KDG.2 i KDL.3 było warunkiem koniecznym uzyskania uzgodnienia projektu planu przez Zarząd Województwa Małopolskiego. Połączenie takie – jako rozwiązanie tymczasowe – może zostać wykonane w oparciu o przepisy odrębne, ale nie zostaje wprowadzone do projektu planu.
6.	6	[...]*	Składa uwagi dotyczące obszarów na których położone są nieruchomości (...) Spółki. I. Zniesienie zakazu realizacji miejsc parkingowych naziemnych na terenach ZPi.3-ZPi.5 i dopuszczenie lokalizacji na tych terenach lokalizacji budynków parkingowych zgodnie z regulami określonymi w §13 projektu planu oraz parkingów naziemnych. Zgodnie z §13 ust. 9 pkt 1) projektu Uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I” (zwanej dalej: „Projektem Uchwały”), ustanowiony został zakaz lokalizacji miejsc parkingowych m.in. w terenach ZPi.3-ZPi.5. W korelacji z tym zapisem w §22 Projektu Uchwały nie została przewidziana możliwość lokalizacji parkingów wielopoziomowych w formie samodzielnych obiektów budowlanych m.in. na wskazanych obszarach ZPi.3-ZPi.5. W ocenie (...) Spółki wyłączenie z możliwości lokalizowania naziemnych miejsc parkingowych na tychże obszarach, uniemożliwia racjonalne wykorzystanie tych terenów. Tereny zieleni izolacyjnej w praktyce nie będą użytkowane i zagospodarowywane, jako bariera dla emisji z obszarów komunikacji, gdyż zaprojektowanie i utrzymanie ich zagospodarowania będzie wiązało się wyłączenie z kosztami dla właścicieli, bez możliwości funkcjonalnego ich wykorzystania. Wprowadzenie możliwości lokalizowania na przedmiotowym terenie miejsc postojowych również w zakresie wykraczającym poza możliwości wynikające z przyjętego dla tych terenów wskaźnika terenu biologicznie czynnego, będzie motywowało do przemyślanego zaprojektowania tego obszaru, jego uporządkowania oraz na etapie jego użytkowania stałej troski o wygląd i stan tak wykonanej infrastruktury jak i zieleni, w który będzie ona wkomponowana. Co więcej, funkcję bariery przed emisjami związanymi z ruchem drogowym odbywającym się po drodze KDA.1 znaczenie bardziej efektywnie niż zieleni izolacyjna	działki Spółki i inne	U.2-U.9 UL.1 ZPi.3-ZPi.5 KDL.3	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt I, w części pkt II, w pkt III, w pkt V, w pkt VI</b>	Ad I. Nieuwzględniona. Tereny zieleni urządzonej nie są właściwe do realizacji zarówno budynków parkingowych, jak i miejsc postojowych. Tereny te powinny cechować się wysokim procentem zieleni, a w przypadku terenów ZPi powinna to być zieleni wysoka. Obiekty kubaturowe nie są możliwe do zrealizowania ze względu na wymóg odsunięcia zabudowy od jezdni autostradowej. Tereny ZPi (o przeznaczeniu pod zieleni izolacyjną w sąsiedztwie terenów komunikacji) mają za zadanie ochronę akustyczną oraz zachowanie korytarza przestrzennie wolnego od zabudowy, tj. oddalenie pierzei zabudowy od autostrady. Dla krajobrazu miejskiego jest to istotny element wpływający pozytywnie na odbiór przestrzenny użytkowników terenów inwestycyjnych i uczestników ruchu drogowego na autostradzie. Wyznaczenie terenów ZPi jest jednym ze sposobów zapewnienia ciągłości korytarza ekologicznego w układzie północ-południe wykraczającego swym zasięgiem poza obszar projektu planu.  Ad II. Nieuwzględniona w zakresie dopuszczenia samodzielnych garaży wielostaniskowe w formie wolnostojących budynków wyłącznie o takiej funkcji, bez równoczesnego wybudowania obiektu zgodnie z przeznaczeniem ustalonym w § 19 ust. 1. Wybudowanie garażu jest uwarunkowane realizacją budynków o funkcji wynikającej z podstawowego przeznaczenia terenu. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia, tj. w § 13 ust. 9 ustalono sposób realizacji miejsc parkingowych

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>będą mogły spełniać objekty kubaturowe. Tym samym w pełni racjonalne i zasadne jest dopuszczenie lokalizacji na przedmiotowych terenach budynków parkingów wielopoziomowych. Takie objekty, oprócz realizacji postawionej przez projektantów funkcji ochronnej przedmiotowych terenów będą służyć obsłudze osób korzystających z terenów zabudowy usługowej, do których bezpośrednio przylegają.</p> <p>II. Dopuszczenie lokalizacji na obszarze zabudowy usługowej U.2. i U.3 parkingów wielopoziomowych zgodnie z regułami określonymi w §13 projektu uchwały. W §19 Projektu Uchwały zostały opisane szczegółowe założenia dotyczące możliwości wykorzystania wyznaczonych Terenów zabudowy usługowej, oznaczonej symbolami U.2 oraz U.3. W ust. 2 przedmiotowego zapisu dopuszczona została możliwość lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych. Brak jest natomiast zapisu, który umożliwiałby lokalizację obiektów stanowiących parkingi wielopoziomowe naziemne. Takie pominięcie jest zdaniem Spółki błędne bowiem umożliwienie lokalizacji parkingów wielopoziomowych w formie samodzielnych obiektów istotnie zwiększa możliwości optymalnej aranżacji zabudowy usługowej na tych terenach. W szczególności, bowiem wprowadzone ograniczenie może prowadzić do sytuacji, w której uzupełnienie projektowanej zabudowy o obiekt budowlany zapewniających niezbędną liczbę miejsc postojowych do obsługi aranżowanego obszaru będzie mogło polegać wyłącznie na realizacji garażu podziemnego, nawet wówczas, gdy bardziej optymalnym rozwiązaniem dla zachowania spójności kompozycji architektonicznej byłoby wybudowanie garażu wielopoziomowego w formie obiektu naziemnego. Warto również zwrócić uwagę, że lokalizowanie parkingów wielostanowiskowych jako garaży podziemnych nie stanowi neutralnego dla środowiska rozwiązania, które może zostać uznane w każdym wypadku za lepszą formę zagospodarowania terenu niż parking naziemny, gdyż prowadzi do wyjąłwienia terenu.</p> <p>III. Zwiększenie wskaźnika maksymalnej wysokości zabudowy na terenie oznaczonym symbolem U.3 do wartości 25m. W §19 ust. 2 pkt 5) Projektu Uchwały została określona maksymalna wysokość zabudowy na obszarach oznaczonych symbolami U.2 oraz U.2. i zgodnie z tym zapisem wynosić ma ona 20m oraz 18m w strefie niższej zabudowy. Przyjęta w projekcie Uchwały wartość nie ma jednak uzasadnienia merytorycznego, w szczególności przy uwzględnieniu, iż dla terenów o tożsamym przeznaczeniu oznaczonych symbolami od U.4 do U.9, które położone są bliżej lotniska wysokość ta została ustalona na 25m. Wyjaśnienie wartości proponowanego dla terenów U.2 oraz U.3 wskaźnika maksymalnej wysokości zabudowy z odwołaniem się do bliskości zabudowy mieszkaniowej nie może być w żadnym razie uznane za trafne i przekonujące. Do projektu planu nie przedstawiono analiz, z których mógłby wynikać niekorzystny wpływ wysokości zabudowy we wskazanym obszarze na sąsiednie budynki w obszarach zabudowy oznaczonych symbolami MN. Mając na uwadze, że zabudowa mieszkaniowa znajduje się na południu wskazanego obszaru to negatywne oddziaływanie, przed którym chronić ma obniżenie maksymalnej wysokości zabudowy na obszarach U.2 i U.3 nie może polegać na zacieleniu. Niezależnie od tego spostrzeżenia należy przede wszystkim wskazać, że jakkolwiek wpływ zabudowy na otoczenie w zakresie nasłonecznienia oraz przesłaniania jest regulowany zapisami Prawa Budowlanego. Projektowana zabudowa na obszarach usług będzie musiała tym warunkom sprostać i okoliczność ta, po pierwsze, będzie musiała zostać uwzględniona przez projektantów, kształtujących zabudowę na obszarze U.3, a po drugie, będzie weryfikowana przez organ administracji architektoniczno-budowlanej na etapie postępowania w przedmiocie zatwierdzenia projektu budowlanego i wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Istotnie można również odnotować, iż obszar objęty planem nie podlega żadnej ochronie dziedzictwa kulturowego ani ochronie widoku, co sprawia, iż również i odwołanie się w uzasadnieniu wprowadzonego ograniczenia do uzgodnienia konserwatorskiego należy uznać za niezrozumiałe.</p> <p>IV. (...)</p> <p>V. Skomunikowanie terenu objętego planem poprzez połączenie drogi KDL.3 z drogą wojewódzką nr DW744.</p>				<p>(postojowych) wymaganych zgodnie z zasadami ustalonymi w 13 ust. 8 (w ilości wskazanej według funkcji obiektów). Oznacza to, że przy realizacji obiektów zgodnie z przeznaczeniem ustalonym dla terenów U.2 i U.3, w celu zapewnienia ilości miejsc parkingowych (postojowych) możliwa będzie realizacja wielokondygnacyjnego budynku garażowego. Miejsca postojowe w tych terenach mogą również stanowić część budynku, którego funkcje zostały ustalone w § 19 ust. 1. W takiej sytuacji też mogą one zajmować kilka kondygnacji.</p> <p>Ad III. Nieuwzględniona. Niezależnie od położenia terenu usługowego (tj. czy to od południa czy od północy) – zbyt duża różnica pomiędzy wysokościami zabudowy nie jest przestrzennie prawidłowa. Słuszne jest obniżenie maksymalnej wysokości zabudowy w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej o wysokości 7-9 m. Stąd dla mogącej powstać zabudowy usługowej przyjęto stopniowe jej zwiększanie w kierunku północnym.</p> <p>Ad V. Nieuwzględniona. Przyjęte rozwiązania drogowe są zgodne ze Studium i uzyskały wszystkie niezbędne uzgodnienia, w tym zarządców dróg. Na etapie uzgadniania dokumentu propozycja połączenia terenu KDL.3 z drogą wojewódzką DW774 spotkała się z dwukrotną odmową uzgodnienia przez organ odpowiedzialny za drogi wojewódzkie, tj. Zarząd Województwa Małopolskiego. Stąd rozwiązanie to nie mogło mieć kontynuacji w kolejnych edycjach projektu planu. Rozdzielenie (usunięcie) połączenia pomiędzy drogami w terenach KDG.2 i KDL.3 było warunkiem koniecznym uzyskania uzgodnienia projektu planu przez Zarząd Województwa Małopolskiego. Połączenie takie – jako rozwiązanie tymczasowe – może zostać wykonane w oparciu o przepisy odrębne, ale nie zostaje wprowadzone do projektu planu.</p> <p>Ad VI. Nieuwzględniona. Parametry drogi zbiorczej są właściwe dla prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru. Teren jest wolny od zabudowy, nie ograniczony istniejącą zabudową, a szerokość jest kontynuacją ustaleń obowiązującego planu miejscowego obszaru „Balice II”. Zaproponowane parametry drogi zbiorczej powinny pozostać. Jak zawarto w uwadze – są to obszary strategiczne, nie można pozwolić na wytyczenie ciasnych, niefunkcyjnych ulic.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>Teren objęty projektowanym planem ma charakter strategiczny ze względu na ścisłe powiązanie z lotniskiem. Jest to obszar, na którym wyznaczone zostały tereny przeznaczone pod zabudowę usługową rozdzielone drogami mającymi zapewniać ich komunikację. Niestety jednak w obecnym kształcie i na chwilę obecną realizowana może być jedynie komunikacja wewnętrzna. Realne połączenie układu komunikacyjnego ustalonego dla wyznaczonych w projekcie planu terenów o przeznaczeniu usługowym (z wyjątkiem terenu oznaczonego symbolem U.1.) z drogą publiczną będzie realizowane poprzez dojazd ulicą Sokolników do drogi wojewódzkiej 774. Połączenie z układem komunikacyjnym znajdującym się po drugiej stronie autostrady A4 wymagać będzie wykonania tuneli lub wiaduktów na przedłużeniu drogi KDZ.1 oraz KDL.1, co z całą pewnością nie nastąpi w najbliższej przyszłości z uwagi na koszty z tym związane. Do czasu wykonania ta obiektów cały ruch będzie musiał wykorzystywać jedno skrzyżowanie a wszystkie drogi w zaprojektowanym układzie komunikacyjnym będą drogami bez przejazdu. Aby uniknąć sytuacji, w której wjazd lub wyjazd ze znacznego obszaru objętego planem będzie możliwy tylko przez jedno skrzyżowanie, warto wykorzystać fakt, że wskazana droga wojewódzka biegnie wzdłuż północno-zachodniej granicy obszaru objętego planem. Zgodnie z aktualnym projektem układu drogowego droga KDL.3 została doprowadzona do wskazanej drogi wojewódzkiej 774, jednak nie została z nią połączona. Połączenie takie tymczasem otworzyłoby możliwość przejazdu przez obszar objęty planem i umożliwiłoby się włączenie do drogi wojewódzkiej 774 w dwóch punktach. Warto odnotować, iż miejsce, w którym droga KDL.3. mogłaby się połączyć z drogą wojewódzką leży w bezpośredniej bliskości terminala Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice i stanowi najkrótsze i najbardziej intuicyjne jego połączenie z terenem objętym planem, na którym powinny w założeniu zostać zlokalizowane usługi komplementarne dla działalności portu lotniczego i służące obsłudze jego pasażerów. Zaniechanie wykonania wskazywanego połączenia osłabia niewątpliwie związek obszarów objętych planem z lotniskiem i w tym aspekcie jest sprzeczne z założeniami Planu oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania obowiązującego dla tego terenu.</p> <p>W ocenie spółki realizacja przedmiotowego połączenia powinna zmierzać do zapewnienia możliwości zarówno wjazdu z obszarów objętych projektowanym planem jak i wjazdu z obydwu kierunków drogi wojewódzkiej. Niemniej jednak nawet, gdy w ocenie zarządcy drogi wojewódzkiej takie pełne skrzyżowanie okaże się niemożliwe do wykonania, to wnioskowane połączenie winno zostać zrealizowane aby umożliwić wykonanie skrzyżowania w formie tzw. prawo skrętu umożliwiającego wjazd z drogi wojewódzkiej 774 w drogę KDL.3 oraz wjazd z drogi KDL.3 w drogę wojewódzką w kierunku północnym. Takie rozwiązanie również zapewni przejezdność układu komunikacyjnego na obszarze objętym planem.</p> <p>VI. Zmniejszenie szerokości pasa drogowego drogi KDZ.1 do 20m. Projektowany na rysunku planu pas drogowy drogi zbiorczej KDZ.1 ma szerokość 30m. Warunki techniczne dróg publicznych ustalają dla dróg zbiorczych szerokość pasa drogowego 20m. Poszerzenie pasa drogowego o dodatkowe 50% w stosunku do przepisów i praktycznych wymagań jest nieuzasadnione. Spowoduje, bowiem wyłącznie, z jednej strony wyższe koszty wykupu przez Gminę Miejską Kraków nieruchomości objętych tak wyznaczonym pasem drogowym, a z drugiej strony, ograniczenie powierzchni użytkowej obszarów U.3-U.6., które należą do obszarów strategicznych z punktu widzenia planu i studium. Zwiększenie szerokości pasa drogowego KDZ.1. w żadnej mierze natomiast nie rozwiązuje problemu ze skomunikowaniem tego obszaru, który przede wszystkim wynika z faktu, iż w obecnym kształcie będzie on przez długie lata układem zamkniętym bez przejazdu.</p> <p>Mają powyższe na uwadze zwracają się o uwzględnienie opisanych powyżej uwag i dokonanie postulowanych zmian zarówno w treści Projektu Uchwały jak i rysunku projektowanego planu.</p>				
7.	7	[...]*	<p>Składa uwagę: Uwagi dotyczą działek o nr 358/8, 358/6 z obrębu 0053 Kraków – Krowodrza oraz pozostałych działek ujętych w projektowanym terenie U.1 – tereny zabudowy usługowej:</p>	358/8, 358/6 obr. K-53  i inne działki	U.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1</b>	Ad 1. Nieuwzględniona. 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). Ustalenie na przedmiotowych działkach zabudowy jednorodzinnej (również o funkcji
	8	[...]*					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>1. wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek na których był projektowany do terenu MN/U.2,</p> <p>ewentualnie:</p> <p>2. wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż:</p> <p>a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp.,</p> <p>b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych,</p> <p>c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 50%,</p> <p>d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1,5,</p> <p>e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m.</p> <p>f) na rysunku planu projektowana <i>strefa zieleni</i> zostanie rozszerzona w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3.</p> <p>Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikająca ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Nadto wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W tej sytuacji projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych. (...)</p>			<p><b>w części pkt 2a, w pkt 2b-2f</b></p>	<p>mieszanej MN/U) byłoby niezgodne ze Studium, w którym jako kierunek rozwoju wskazano: U – Tereny usług oraz KD – Tereny komunikacji.</p> <p>Ad 2a. Nieuwzględniona w zakresie części usług opisanych w uwadze jako „uciążliwe”. Nie wszystkie wymienione w uwadze usługi mogą być wyłączone, gdyż np. parkingi są niezbędne do właściwego i zgodnego z zapisami projektu planu zagospodarowania terenu. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia, w terenie U.1 wykluczono możliwość realizacji większości usług uciążliwych. Usługi, takie jak stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne, nie mogą być realizowane w terenie U.1, gdyż są niezgodne z przeznaczeniem tego terenu.</p> <p>Ad 2b. Nieuwzględniona. Dopuszczenie w terenie U.1 garażu podziemnego jako samodzielny obiekt budowlany jest celowe, gdyż dzięki temu ograniczone zostaną miejsca naziemne (terenowe). Wpłyne to na poprawę jakości przestrzeni, w której więcej może zostać zagospodarowana jako tereny zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym.</p> <p>Ad 2c. Nieuwzględniona. Przyjęty minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego (30%) – zwiększony w stosunku do wskazanego w Studium – jest prawidłowy dla zabudowy usługowej i zapewnia odpowiednie proporcje terenu, w tym powierzchnię zieleni w terenie przeznaczonym do zainwestowania na cele usługowe. Pozwala zagospodarować teren inwestycji w sposób racjonalny, tj. z zapewnieniem prawidłowej obsługi terenu wokół budynku.</p> <p>Ad 2d. Nieuwzględniona. Utrzymuje się przyjęty w projekcie planu wskaźnik intensywności zabudowy. Jego wielkość wynika z pozostałych parametrów i ustaleń projektu planu Przywołany w uwadze wskaźnik do 1,5 nie odpowiada przyjętym w projekcie planu pozostałym parametrom.</p> <p>Ad 2e. Nieuwzględniona. Zabudowa usługowa o tak niskim parametrze wysokości nie jest właściwym rozwiązaniem dla obszaru położonego w ustalonym w Studium <i>Projekcie Strategicznym Miasta Krakowa „Balice”</i> skonfigurowanym jako pakiet projektów o charakterze metropolitarnym, wśród których znajdują się przedsięwzięcia inwestycyjne związane z rozbudową lotniska, modernizacją linii kolejowej, budową i rozbudową układu drogowego oraz realizacją obiektów usługowych. Dla terenu U.1 położonego między zabudową jednorodziną i autostradą, dodatkowo ograniczonego od południa wiaduktem ul. Olszanickiej, z obsługą komunikacyjną poprzez drogę serwisową – przyjęto odmienne ustalenia w porównaniu do pozostałych terenów U, m. in. zmniejszono wskaźniki inwestycyjne i obecnie są one właściwe dla tego obszaru. Maksymalna wysokość zabudowy 16 m pozwoli lepiej ochronić teren zabudowy jednorodzinnej przed hałasem od autostrady.</p> <p>Ad 2f. Nieuwzględniona. W terenach MN/U może być realizowana zarówno zabudowa jednorodzinna jak też zabudowa usługowa. Docelowo wskazane byłoby przekształcenie terenów MN/U w zabudowę wyłącznie usługową, gdyż jest to obszar narażony na nadmierne niekorzystne oddziaływanie dróg. Stąd nie zostały wyznaczone strefy zieleni pomiędzy terenami o wyłącznej funkcji usługowej, a takimi, które potencjalnie wskazane są pod takie przekształcenie.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
8.	9	[...]*	<p>Składa uwagę: Uwagi dotyczą działek ujętych w projektowanym terenie U.1 – tereny zabudowy usługowej:</p> <p>1. wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek, na których był projektowany do terenu MN/U.2 lub MN/U.3,</p> <p>ewentualnie: 2. wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż: a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp., b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych, c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 50%, d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1,5, e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m. f) na rysunku planu projektowana <i>strefa zieleni</i> zostanie rozszerzona w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3.</p> <p>Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikająca ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Nadto wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W tej sytuacji projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych. (...)</p>	teren U.1	U.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 w części pkt 2a, w pkt 2b-2f</b>	<p>Ad 1. Nieuwzględniona. 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). Ustalenie na przedmiotowych działkach zabudowy jednorodzinnej (również o funkcji mieszanej MN/U) byłoby niezgodne ze Studium, w którym jako kierunek rozwoju wskazano: U – Tereny usług oraz KD – Tereny komunikacji.</p> <p>Ad 2a. Nieuwzględniona w zakresie części usług opisanych w uwadze jako „uciążliwe”. Nie wszystkie wymienione w uwadze usługi mogą być wyłączone, gdyż np. parkingi są niezbędne do właściwego i zgodnego z zapisami projektu planu zagospodarowania terenu. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia, w terenie U.1 wykluczono możliwość realizacji większości usług uciążliwych. Usługi, takie jak stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne, nie mogą być realizowane w terenie U.1, gdyż są niezgodne z przeznaczeniem tego terenu.</p> <p>Ad 2b. Nieuwzględniona. Dopuszczenie w terenie U.1 garażu podziemnego jako samodzielny obiekt budowlany jest celowe, gdyż dzięki temu ograniczone zostaną miejsca naziemne (terenowe). Wpłyne to na poprawę jakości przestrzeni, w której więcej może zostać zagospodarowana jako tereny zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym.</p> <p>Ad 2c. Nieuwzględniona. Przyjęty minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego (30%) – zwiększony w stosunku do wskazanego w Studium – jest prawidłowy dla zabudowy usługowej i zapewnia odpowiednie proporcje terenu, w tym powierzchnię zieleni w terenie przeznaczonym do zainwestowania na cele usługowe. Pozwala zagospodarować teren inwestycji w sposób racjonalny, tj. z zapewnieniem prawidłowej obsługi terenu wokół budynku.</p> <p>Ad 2d. Nieuwzględniona. Utrzymuje się przyjęty w projekcie planu wskaźnik intensywności zabudowy. Jego wielkość wynika z pozostałych parametrów i ustaleń projektu planu Przywołany w uwadze wskaźnik do 1,5 nie odpowiada przyjętym w projekcie planu pozostałym parametrom.</p> <p>Ad 2e. Nieuwzględniona. Zabudowa usługowa o tak niskim parametrze wysokości nie jest właściwym rozwiązaniem dla obszaru położonego w ustalonym w Studium <i>Projekcie Strategicznym Miasta Krakowa „Balice”</i> skonfigurowanym jako pakiet projektów o charakterze metropolitalnym, wśród których znajdują się przedsięwzięcia inwestycyjne związane z rozbudową lotniska, modernizacją linii kolejowej, budową i rozbudową układu drogowego oraz realizacją obiektów usługowych. Dla terenu U.1 położonego między zabudową jednorodziną i autostradą, dodatkowo ograniczonego od południa wiaduktem ul. Olszanickiej, z obsługą komunikacyjną poprzez drogę serwisową – przyjęto odmienne ustalenia w porównaniu do pozostałych terenów U, m. in. zmniejszono wskaźniki inwestycyjne i obecnie są one właściwe dla tego obszaru. Maksymalna wysokość zabudowy 16 m pozwoli lepiej ochronić teren zabudowy jednorodzinnej przed hałasem od autostrady.</p> <p>Ad 2f. Nieuwzględniona. W terenach MN/U może być realizowana zarówno zabudowa jednorodzinna jak też zabudowa usługowa. Docelowo wskazane byłoby przekształcenie terenów MN/U w zabudowę wyłącznie usługową, gdyż jest to obszar narażony na nadmierne niekorzystne oddziaływanie dróg. Stąd nie zostały wyznaczone strefy zieleni pomiędzy terenami o wyłącznej funkcji</p>



1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
							usługowej, a takimi, które potencjalnie wskazane są pod takie przekształcenie.
9.	<b>10</b>	[...]*  [...]* [...]*	Wnosi następującą uwagi wraz z uzasadnieniem: 1. Wnoszą o połączenie na rysunku planu drogi klasy lokalnej o symbolu KDL.3 z istniejącą drogą wojewódzką nr 774. Uzasadnienie: Połączenie niniejszej nieruchomości z drogą wojewódzka nr 774 pozwoli na optymalne wykorzystanie działki oraz realizację zaplanowanych inwestycji.  2. Wnoszą o przesunięcie nieprzekraczalnej linii zabudowy po północnej stronie działki nr 152/4 objętej symbolem UL.2 do granicy przedmiotowej nieruchomości. Uzasadnienie: Z uwagi na ograniczenia wynikające z przepisów o linii kolejowej, pozostawienie nieprzekraczalnej linii zabudowy w istniejącym przebiegu powoduje istotne ograniczenia możliwości zabudowy niniejszej działki, a tym samym ograniczenie w realizacji zaplanowanych inwestycji.	teren KDL.3  152/4 obr. K-53	U.7 UL.1 UL.2 KDL.3	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</b>	Ad 1. Nieuwzględniona. Przyjęte rozwiązania drogowe są zgodne ze Studium i uzyskały wszystkie niezbędne uzgodnienia, w tym zarządców dróg. Na etapie uzgadniania dokumentu propozycja połączenia terenu KDL.3 z drogą wojewódzką DW774 spotkała się z dwukrotną odmową uzgodnienia przez organ odpowiedzialny za drogi wojewódzkie, tj. Zarząd Województwa Małopolskiego. Stąd rozwiązanie to nie mogło mieć kontynuacji w kolejnych edycjach projektu planu. Rozdzielenie (usunięcie) połączenia pomiędzy drogami w terenach KDG.2 i KDL.3 było warunkiem koniecznym uzyskania uzgodnienia projektu planu przez Zarząd Województwa Małopolskiego. Połączenie takie – jako rozwiązanie tymczasowe – może zostać wykonane w oparciu o przepisy odrębne, ale nie zostaje wprowadzone do projektu planu.  Ad 2. Nieuwzględniona. Wyznaczone nieprzekraczalne linie zabudowy nie mogą zostać przesunięte, gdyż wynikają z uzgodnienia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  Działka nr 152/4 nie figuruje w ewidencji gruntów, stąd rozpatrując uwagę odniesiono się do przywołanego w treści uwagi terenu UL.2.
10.	<b>11</b>	[...]*  przez pełnomocnika: [...]*	Zgłasza uwagi (...) kwestionując część ustaleń przyjętych w projekcie tego planu. A. Składając uwagi podnosi, że postanowienia projektu planu „Balice I” naruszają granice władztwa planistycznego Gminy Kraków, w szczególności poprzez: 1. uniemożliwienie korzystania z nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi poprzez: 1) uniemożliwienie zabudowy usługowej na nieruchomościach zlokalizowanych w projektowanym obszarze KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych (§28 projektu planu „Balice I”), gdy tymczasem tereny te w dotychczas obowiązującym do dnia 31 grudnia 2003 r. miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego były przeznaczone pod zabudowę usługową, 2) uniemożliwienie budowy obiektów tymczasowych na całym obszarze objętym postanowieniami projektu planu „Balice I” (§7 ust. 13 projektu planu „Balice I”), 2. uniemożliwienie prawidłowego korzystania z istniejących obiektów budowlanych w tym budynków i urządzeń budowlanych zlokalizowanych w projektowanym obszarze KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych poprzez ograniczenie możliwości wykonywania robót budowlanych w tych budynkach wyłącznie do dokonywania ich przebudowy, remontu i w minimalnym stopniu rozbudowy (§7 ust. 2 w zw. z §28 projektu planu „Balice I”), 3. wprowadzenie ograniczeń, o których mowa w pkt 1 i 2 przez czas bliżej nieokreślony, tj. do chwili wywłaszczenia nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi, na cele budowy Trasy Balickiej i związanej z tym przebudowy węzła autostradowego na autostradzie A4, którego termin nawet w przybliżeniu nie jest możliwy do określenia, gdyż: 1) nie jest określony żaden termin, w którym Gmina Kraków przystąpi do budowy Trasy Balickiej, 2) nie zostały dokonane wiążące uzgodnienia przez Gminę Kraków z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad co do rozwiązania dotyczącego połączenia Trasy Balickiej z autostradą A4, a w konsekwencji nie jest na obecnym etapie wiadomo czy: a) połączenie Trasy Balickiej z autostradą A4 nastąpi w miejscu obecnego węzła, b) jeżeli połączenie Trasy Balickiej z autostradą A4 nastąpi w miejscu obecnego węzła, nie jest wiadomo jakie rozwiązanie zostanie zaakceptowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, a zatem jaki w rzeczywistości teren będzie konieczny do realizacji przyjętego rozwiązania, a zatem nie można w tej chwili ustalić, czy nieruchomości których	160/1, 160/5, 176/1, 176/5, 177/1, 177/2, 174/1, 7/14, 7/13, 7/12, 7/15, 7/16 obr. K-53	U.8 KDA.2	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt A.1, A.2, A.3, w pkt B.1, w części pkt B.2, w pkt B.3</b>	Ad A.1, A.2, A.3. Nieuwzględniona. Sporządzone ustalenia projektu planu wynikają ze Studium oraz z rozwiązań komunikacyjnych dla węzła autostradowego, dlatego też nie ma możliwości przeznaczenia tego terenu na zabudowę usługową. Niezależnie od powyższego korzystanie z nieruchomości w dotychczasowy sposób jest możliwe do czasu zagospodarowania terenu zgodnie z planem, co jest zapisane w § 6 ust. 1 projektu planu. Nie jest możliwe, aby w istniejących obiektach budowlanych zlokalizowanych w wyznaczonych Terenach Komunikacji prowadzić roboty budowlane inne niż remont i przebudowa.  Zostały dokonane wiążące uzgodnienia – czterokrotnie kierowano projekt planu do uzgodnień i każdorazowo organy uzgadniające (Zarząd Województwa Małopolskiego, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Zarząd Dróg Miasta Krakowa) przekazały swoje stanowisko w sprawie rozwiązań komunikacyjnych.  Ad B.1. Nieuwzględniona. Zasięg terenu KDA.2 pozostawia się w niezmiennym kształcie – zgodnie z uzyskanym uzgodnieniem – w projekcie planu wykorzystano opracowaną koncepcję budowy Trasy Balickiej i jej wariant wskazany do kontynuacji.  Ad B.2 Nieuwzględniona w zakresie dopuszczenia w terenie KDA.2 sposobu zagospodarowania zgodnego z wskazanym dla terenu U.8. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia, jest zapis, że w istniejących budynkach dopuszcza się utrzymanie formy dachu (§ 7 ust. 11 pkt 1 lit. d projektu planu).  Ad B.3. Nieuwzględniona. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia – zapisy dotyczące lokalizacji obiektów tymczasowych są stosowane w sporządzanych i obowiązujących planach miejscowych i jako prawidłowe nie zostaną zmienione.  Wyjaśnia się w zakresie pkt I Uzasadnienia: - kwestie odszkodowania, wykupu lub zamiany nieruchomości są regulowane w art. 36 ustawy,

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>właścicielem jest składający uwagi będą w ogóle konieczne do realizacji tej inwestycji,</p> <p>3) przy założeniu, że realizacja inwestycji nastąpi w perspektywie najbliższych 20 lat, nieruchomości objęte projektowanym obszarem KDA.2 – Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych staną się swoistego rodzaju „skansenem urbanistycznym” lub „zamrażarka nieruchomości” gdyż wykluczonym będzie dokonywanie na tych terenach jakichkolwiek inwestycji przez prywatnych właścicieli, gdy tymczasem umożliwienie realizacji inwestycji usługowych w perspektywie 10-20, może być przez przedsiębiorców uznane za opłacalne.</p> <p><b>B.</b> Zgłaszając uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>wnosi o ograniczenie rezerwy terenowej objętej postanowieniami planu KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych, o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy autostrada, do zakresu koniecznego dla realizacji Wariantu I.2 opisanego w wielowariantowej i wielobranżowej koncepcji budowy Trasy Balickiej opracowanej na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków przez firmę Voessing Polska Sp. z o.o., a także objęcie terenu pozostałego po ograniczeniu rezerwy terenowej objętej postanowieniami planu KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych, postanowieniami właściwymi dla Terenów zabudowy usługowej U.8, ewentualnie</li> <li>wnosi o zmianę postanowień projektu planu „Balice I” poprzez wprowadzenie jako dopuszczalnego w obszarze KDA.2 - sposobu zagospodarowania nieruchomości, odpowiadającego postanowieniom dla Terenów zabudowy usługowej U.8, z dopuszczeniem stosowania dachów płaskich oraz przekryć łukowych.</li> <li>ponadto wnosi o wykreślenia zakazu lokalizacji na terenie objętym projektem miejscowego planu Balice I, tymczasowych obiektów budowlanych, który został zawarty w §7 ust. 13 projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I”.</li> </ol> <p><b>UZASADNIENIE</b></p> <p>I. Wnoszący uwagi jest właścicielem nieruchomości położonych w obszarze, oznaczonym w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I” symbolem KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych (działki ewidencyjne nr 176/1, 176/5, 177/1, 177/2 oraz 174/1, 160/1, 160/5, 7/14, 7/13, 7/12, 7/15 oraz 7/16). Na nieruchomościach tych znajduje się stacja benzynowa prowadzona pod marką „Orlen” oraz parking samochodowy.</p> <p>(...)</p> <p>Koncepcja przebudowy drogi wojewódzkiej 774 sporządzona na zlecenie ZDW w Krakowie, zakłada że droga wojewódzka nr 774 w okolicach lotniska Balice, zostanie przeniesiona na drugą stronę autostrady A4. Natomiast koncepcja budowy Trasy Balickiej, w zakresie jakim dotyczy nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi, przewiduje natomiast 3 warianty oraz 2 podwarianty (łącznie 5 możliwych rozwiązań), dla odcinka od parkingu P&amp;R „Olszanica” do połączenia z autostradą A4:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Wariant I - przewiduje lokalizację węzła w miejscu istniejącego węzła „Kraków Balice II” w 2 podwariantach: (...)</li> <li>Wariant II - przewiduje lokalizację węzła pomiędzy istniejącym węzłem „Kraków Balice II”, a ul. Olszanicką w podwariantach: (...)</li> <li>Wariant III - przewiduje lokalizację węzła typu „trąbka” na południe od ul. Olszanickiej.</li> </ol> <p>Biorąc pod uwagę zakres rezerwy terenowej zabezpieczonej w wyłożonym projekcie planu „Balice I”, Gmina Kraków zakłada możliwość realizacji budowy Trasy balickiej według wariantu I. Dla realizacji Wariantu II nie została bowiem przewidziana rezerwa terenowa konieczna dla budowy połączenia Trasy Balickiej z autostradą A4 w formie węzła typu „trąbka”. Co do Wariantu III - na podstawie projektu planu Balice I nie można ustalić, czy może on podlegać realizacji. Połączenie bowiem Trasy Balickiej z autostradą A4 wykracza poza obszar planu. Nie mniej jednak zakłada on identyczne rozwiązanie połączenia Trasy Balickiej z DW 774 jak w Wariacie II. Należy jednak podkreślić, że Wariant II oraz Wariant III są dla składającego obojętne – nie wkraczają one bowiem w nieruchomości stanowiące własność składającego uwagi. (...)</p>				<p>- zarówno Urząd Lotnictwa Cywilnego, jak i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad uzgodniły projekt planu miejscowego.</p> <p>Wyjaśnia się w zakresie pkt II Uzasadnienia: Zaproponowany w projekcie planu układ komunikacyjny nie nakłada własnych autorskich rozstrzygnięć, lecz wykorzystuje wykonane przez inne jednostki odrębne opracowania. Całość układu drogowego (autostrada A4, droga wojewódzka DW774 z projektowanym jej przełożeniem na wschodnią stronę autostrady, planowana Trasa Balicka) są w zarządzie i kompetencji trzech odrębnych jednostek. Uzyskano wspólne stanowisko w przedmiocie zaproponowanego układu, tj. każda jednostka uzgodniła projekt planu.</p> <p>Wyjaśnia się w zakresie pkt IV Uzasadnienia: Wyrazem zamiaru realizacji celu publicznego są uzyskane uzgodnienia. W ocenie organu sporządzającego – uwzględniając wykonaną koncepcję budowy Trasy Balickiej – racjonalnie wykorzystano teren konieczny do jej realizacji. Projekt planu nie rezerwuje terenu pod wszystkie zaproponowane w opracowanej koncepcji warianty, lecz ustala rezerwę terenu pod jeden wskazany do realizacji.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>Analiza wielowariantowej i wielobranżowej koncepcji budowy Trasy Balickiej w odniesieniu do Wariantu I.1 oraz Wariantu I.2 wykazuje na ogromne różnice między nimi, dotyczące w szczególności:</p> <p>1) powierzchni terenu, która jest potrzebna do ich realizacji. W Wariacie I.1 koniecznym jest zabezpieczenie znacznie większego obszaru niezbędnego do budowy Trasy Balickiej. W konsekwencji nieodzownym jest dokonanie wywłaszczenia większego obszaru, dokonania wyburzeń istniejących budynków i obiektów budowlanych, w tym także wyburzenia stanowiącej własność składającego uwagi stacji benzynowej prowadzonej obecnie pod marką „Orlen”. Ze względu na to niezbędnym będzie dokonanie zapłaty odszkodowań w zdecydowanie większej wysokości, niż dla Wariantu I.2. Należy podkreślić, że wariant I.2 jest dla wnoszącego uwagi całkowicie obojętny gdyż nie wymaga wywłaszczenia stanowiących jego własność nieruchomości, a w szczególności wyburzenia istniejącej stacji benzynowej. (...)</p> <p>2) rozwiązań drogowych. W Wariacie I.1 koniecznym jest budowa wiaduktu nad autostradą, który stromo będzie opadał i prowadził do istniejącego ronda. (...) Zachodzi także pytanie, czy budowa wiaduktu w tym miejscu została uzgodniona z władzami lotniska - a zatem czy jest w ogóle dopuszczalna.</p> <p>3) niezbędnym zakresem przebudowy autostrady A4. (...) Zachodzi zatem pytanie, czy Wariant I.1 został zaakceptowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad i czy wedle stanowiska GDDKiA takie rozwiązanie jest w ogóle możliwe.</p> <p>II. W ocenie wnoszącego uwagi budowa Trasy Balickiej, której co do zasady wnoszący uwagi się nie sprzeciwia, i przyjęcie rozwiązania dla odcinka od parkingu P&amp;R „Olszanica” do połączenia z autostradą A4 według Wariantu I.1 jest nieracjonalna. Jego realizacja, jeżeli w ogóle jest możliwa:</p> <p>1) jest nieporównywalnie kosztowniejsza, od Wariantu I.2., nie tylko pod względem kosztów samych obiektów inżynierskich ale także w szczególności uwzględniając koszty wynikające z wypłaty odszkodowań, za utratę wartości nieruchomości oraz koszty wywłaszczeń,</p> <p>2) nie poprawia układu komunikacyjnego z lotniskiem Balice w porównaniu z Wariantem I.2. W obu wariantach Trasa Balicka kończy się bowiem tym samym już istniejącym rondem.</p> <p>III. Odnosząc się do zakazu budowy obiektów tymczasowych na całym obszarze objętym projektem planu „Balice I”, z wyjątkiem niektórych rodzajów obiektów tymczasowych - jednak na czas nie dłuższy niż 60 dni, należy stwierdzić, że jest to rozwiązanie zupełnie niezrozumiałe. Ze względu na brak jakiegokolwiek uzasadnienia dla przyjętych w projekcie planu „Balice I” rozwiązań można się jedynie domyślać, że zakaz budowy obiektów tymczasowych jest podyktowany obawą lokalizowania różnego rodzaju mało estetycznych obiektów np. namiotów lub budek wykonanych z przyczep campingowych. W ocenie wnoszącego uwagi jest to podejście zupełnie nieuzasadnione i wywodzące się z okresu poprzednich dekad w szczególności lat 90 ubiegłego wieku. W chwili obecnej na rynku dominują różnego rodzaju obiekty kontenerowe cechujące się wysokim poziomem estetyki wykonania. Tego typu obiekty pozwalają zapewnić np: obsłudze parkingu samochodowego lub wypożyczalni samochodów odpowiednie miejsce do obsługi biurowej.</p> <p>IV. Przedmiotowe uwagi są wnoszone w konsekwencji przekroczenia przez Gminę Kraków, zawartymi w projekcie planu „Balice I” rozwiązaniami granic władztwa planistycznego. Realizacja władztwa planistycznego gminy powinna w założeniu stanowić wyraz zrównoważenia wartości interesu publicznego (optymalne wykorzystanie przestrzeni w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju) oraz interesu jednostki (ochrona własności jako materialnego fundamentu wolności jednostki). Nieproporcjonalność władczej ingerencji wyrażająca się w braku właściwego wyważenia powyższych wartości, które muszą być uwzględniane w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w nieracjonalności przyjętych rozwiązań, nadmiernej ingerencji w sferę praw jednostki, w braku należytego uzasadnienia dla władczej ingerencji, oznacza w ocenie składającego uwagi nadużycie przez Gminę Kraków przysługującego jej – z mocy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym - władztwa planistycznego.</p>				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>Realizacja władztwa planistycznego gminy powinna w założeniu stanowić wyraz ważenia określonych wartości. Z jednej strony występuje chroniona wartość interesu publicznego, wyrażającego się w konieczności zaspokajania przez gminę zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej w zakresie optymalnego wykorzystania przestrzeni, w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Z drugiej strony - z uwagi na możliwość bardzo daleko idących ingerencji w sferę jednostki - pojawia się konieczność ochrony interesu indywidualnego właściciela nieruchomości, którego postanowienia przyjętych rozwiązań planistycznych dotyczą. Akty planistyczne gminy mogą zatem ingerować w sferę własności jednostek, kształtując sposób wykonywania tego prawa, muszą jednak stanowić wyraz właściwego wyważenia kolidujących dóbr i wartości, poprzez wykazanie, że przyjęte rozwiązania są optymalne - uzasadnione interesem publicznym i nieingerujące ponad niezbędną konieczność w sferę prawną jednostki.</p> <p>W ocenie składającego uwagi realizacja władztwa planistycznego gminy powinna uwzględniać w szczególności następujące wartości:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) z jednej strony interes publiczny, wyrażający się w konieczności zaspokajania przez gminę zbiorowych potrzeb wspólnoty samorządowej w zakresie optymalnego wykorzystania przestrzeni, w zgodzie z zasadą zrównoważonego rozwoju,</li> <li>2) z drugiej strony interes prywatnych właścicieli nieruchomości - z uwagi na możliwość bardzo daleko idącej ingerencji w sferę własności prywatnej.</li> </ol> <p>Trafnie ujął to Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 9.02.2010 r. (sygn. akt II OSK 1959/09), w którym stwierdził: „<i>Gmina to wspólnota mieszkańców, a jej zadaniem podstawowym jest zaspokajanie potrzeb tej wspólnoty (art. 166 ust. 1 Konstytucji RP).</i> (...)</p> <p>Konieczność ważenia kolidujących wartości i interesów, wymusza limitowanie władztwa planistycznego gminy tak by w jak najmniejszym stopniu naruszone zostały prawa podmiotowe jednostek, w tym w szczególności prawo do zabudowy stanowiące emanację prawa własności. (...)</p> <p>W odniesieniu do nieruchomości stanowiących własność wnoszącego uwagi doszło z jednej strony do niekorzystnego ukształtowania prawa do zabudowy nieruchomości zabudowanych stacją benzynową tj. ograniczono możliwość prowadzenia inwestycji tylko do przebudowy i remontów. Z drugiej zaś strony w odniesieniu do wszystkich nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi - całkowicie wykluczono możliwość ich zabudowy - oczywiście z perspektywy składającego uwagi. Dopuszczenie bowiem możliwości realizacji wyłącznie inwestycji polegających na budowie dróg publicznych jest skierowane do organów władzy odpowiedzialnych za budowę dróg publicznych, a nie prywatnych właścicieli nieruchomości. Podkreślić przy tym należy, że projektowany plan „Balice I” w odniesieniu do nieruchomości składającego uwagi nie jest wyrazem realizacji konkretnego celu publicznego a stanowi jedynie zabezpieczenie terenu (rezerwę terenową) dla ewentualnych przyszłych rozwiązań, które nie zostały jeszcze sprecyzowane. Za takowe nie mogą być bowiem przyjęte rozwiązania wynikające z wielowariantowej koncepcji nie uzgodnione z zarządcami dróg, których dotyczą tj. Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie jak i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W istocie na obecnym etapie planistycznym Gmina Kraków nie ustaliła czy rozwiązania przejęte za podstawę decyzji planistycznych są w ogóle możliwe.</p> <p>Jak wskazuje NSA w wyroku z 31.05.2010 r. (sygn. akt II OSK 575/10), „<i>W kompetencji do uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wyraża się samodzielność samorządu terytorialnego w rozwiązywaniu lokalnych zagadnień dotyczących zachowania ład przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o samorządzie gminnym (...).</i> A zatem władztwo planistyczne nie jest i nie może być traktowane jako niczym nieograniczona ingerencja gminy w prawa właścicielskie. Ingerencja ta może się dokonywać wyłącznie na zasadzie poszanowania porządku prawnego i nie może prowadzić do nadużycia przysługujących gminie uprawnień. Tymczasem postanowienia projektu planu „Balice I”, pomijają prawa właścicielskie jednostek. Wprowadzając nieruchomości w stan swoistej hibernacji, na wypadek budowy w nieokreślonej przyszłości Trasy Balickiej według nieznanych na obecnym etapie rozwiązań drogowych.</p> <p>Należy zatem podkreślić, że obok wad planu, które są wynikiem naruszenia procedury jego uchwalania bądź sprzeczności z przepisami odrębnymi wyznaczającymi treść jego postanowień, istnieją także takie wady, które naruszają inne kryteria oceny legalności</p>				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>uchwały rady gminy, w szczególności kryterium proporcjonalności ingerencji. Jak wskazuje bowiem Naczelny Sąd Administracyjny, sądowa kontrola aktów planistycznych sprowadza się zasadniczo do oceny, czy gmina, uchwalając zaskarżony akt, uczyniła to zgodnie z prawem, a zwłaszcza czy korzystając z przysługujących jej ustawowo uprawnień w zakresie kształtowania sposobu gospodarowania przestrzenią, uprawnień tych nie nadużyła. Akty planistyczne gminy muszą bowiem stanowić wyraz właściwego wyważenia kolidujących dóbr i wartości, poprzez wykazanie, że przyjęte rozwiązania są optymalne - uzasadnione interesem publicznym i nieingerujące ponad niezbędną konieczność w sferę prawną jednostki. W ocenie wnoszącego uwagi Gmina Kraków winna najpierw ustalić właściwy wariant dla realizacji inwestycji i dopiero po dokonaniu tych ustaleń, zabezpieczać tereny konieczne do realizacji przyjętego rozwiązania. Działania Gminy Kraków winny mieć zatem charakter realny, a nie wyłącznie potencjalny.</p> <p>Orzecznictwo obrazujące powyższy kierunek argumentacji jest bardzo bogate. Tylko przykładowo można przytoczyć kilka fragmentów uzasadnień wyroków sądów administracyjnych potwierdzających stanowisko składającego uwagi.</p> <p>W wyroku z 22.11.2012 r. (sygn. akt II OSK 840/12) Naczelny Sąd Administracyjny wskazał: „<i>Poza regulacjami ustawodawstwa zwykłego, organy gminy przy stanowieniu treści aktu planistycznego muszą uwzględniać również normy konstytucyjne statuuje m.in. zasadę równości czy proporcjonalności. (...)</i></p> <p>W kilku orzeczeniach wyrażono stanowisko, zgodnie z którym brzmienie przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jednoznacznie wskazuje, że interes publiczny nie uzyskał prymatu pierwszeństwa w odniesieniu do interesu jednostki. Rozwiązania prawne przyjęte w ustawie opierają się na zasadzie równowagi interesu ogólnopaństwowego, interesu gminy i interesu jednostki. (...). Organy planistyczne winne mieć na uwadze, że kreowanie poprzez plan - na szczeblu gminy - polityki przestrzennej niejednokrotnie wymaga rozstrzygnięcia konfliktów pomiędzy interesem indywidualnym a interesem gminy bądź pomiędzy sprzecznymi ze sobą interesami indywidualnymi. Plan zagospodarowania przestrzennego swoimi uregulowaniami niejednokrotnie wkracza bowiem w sferę praw rzeczowych właścicieli lub uprawnień innych podmiotów zainteresowanych przeznaczeniem terenu, ograniczając ich interesy. W trakcie rozwiązywania tych konfliktów uwzględniać należy zasady konstytucyjne, w tym ustanowioną w art. 2 zasadę demokratycznego państwa prawa oraz wyrażoną w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP zasadę proporcjonalności. W kontekście prawa własności zezwalają one na jego ograniczenie jedynie wówczas, gdy niezbędnie wymaga tego inne dobro chronione w postaci np. interesu publicznego lub prawa własności innych osób. W razie kolizji przyznanie prymatu jednemu interesowi nad innym, wymaga natomiast każdorazowo porównania wartości chronionych z tymi, które w efekcie wprowadzanej regulacji mają ulec ograniczeniu. W konsekwencji uczynienie jednego z interesów nadrzędnym, zwłaszcza, gdy chodzi o konflikt w pełni równorzędnych interesów jednostek, z których jedna doznać ma ograniczenia, wymaga szczególnej rozwagi i rzetelnego uzasadnienia (Por. m.in. wyrok ...).</p> <p>W wyroku z 21.08.2012 r. (sygn. akt II OSK 1339/12) Naczelny Sąd Administracyjny stwierdził: „<i>Ingerencja gminy w prawa właścicielskie jest możliwa, ale musi też uwzględniać proporcjonalnie wyważony interes publiczny z uprawnieniami właścicielskimi. (...)</i></p> <p>Orzecznictwo konstytucyjne i literatura wskazują także na trzy składowe elementy zasady proporcjonalności ingerencji planistycznej:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przydatność - nakazuje wybór środków pozwalających na skuteczną realizację celu,</li> <li>2) konieczność (niezbędność) - nakazuje, aby spośród środków równie skutecznych wybrać ten, który jest najmniej uciążliwy dla jednostki,</li> <li>3) proporcjonalność w sensie ścisłym - nakazuje, aby zastosowane środki pozostawały w proporcji do założonego celu.</li> </ol> <p>Powyższe stanowisko znajduje odzwierciedlenie w orzecznictwie sądów administracyjnych akcentujących racjonalność i optymalność przyjętych rozwiązań planistycznych ingerujących w sferę chronionych dóbr i wolności jednostki.</p> <p>W wyroku z 19.06.2006 r. (sygn. akt II OSK 1404/05) Naczelny Sąd Administracyjny podkreślił, że władztwo planistyczne powinno być wykonywane racjonalnie poprzez wybieranie optymalnych w danej sytuacji rozwiązań i respektowanie uzasadnionych interesów prawnych obywateli. W licznych orzeczeniach wskazywano, że wynikająca z władztwa planistycznego gminy swoboda decydowania o przeznaczeniu i</p>				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>zagospodarowaniu terenu nie zaprzecza jednocześnie konieczności uwzględniania racjonalności w działaniu gminy w tym zakresie, realizującej się w przyjmowaniu finalnych, optymalnych rozwiązań planistycznych. Z kolei w wyroku z 9.02.2010 r. (II OSK 1959/09) Naczelny Sąd Administracyjny nawiązując do wymogu konieczności ingerencji, wskazał, że ograniczenie właścicieli w ich prawie własności uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas gdy inne rozwiązania, choć go szukano nie można było znaleźć. Nieprzestrzeganie tej reguły może bowiem prowadzić do nadużycia władztwa planistycznego.</p> <p>(...)</p> <p>W orzecznictwie pojawiają się również stwierdzenia uznające za nadużycie władztwa planistycznego rozwiązania „zamrażające” możliwość wykorzystania działki w określony sposób (na cele publiczne) na czas nieokreślony. Przykładowo, w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z 28.07.1998 r. za nadużycie władztwa uznano ustalenia planu miejscowego przewidujące trzy warianty przebiegu spornej drogi publicznej. Sąd wskazał, że w ten sposób w rezultacie ogranicza się sposób korzystania z wielu działek i to na czas bliżej nieokreślony, mimo iż korekta trasy będzie mogła być realizowana według jednego wariantu, a nie trzech. Takie określenie sposobu przeznaczenia terenu nie może być uznane za działanie zgodne z prawem. Podobnie traktowano rozwiązania „warunkowo” rezerwujące pewne tereny pod realizację celów publicznych. Wskazywano, że przyjęte sformułowania o fakultatywnej realizacji celu publicznego uniemożliwiają zarówno zagospodarowanie nieruchomości przez właściciela, jak i żądanie jej wykupu na cele publiczne.</p> <p>W licznych orzeczeniach sądy podkreślają zatem rolę należytego uzasadnienia aktów planistycznych - wykazującego zachowanie właściwych proporcji i rozważenia wszystkich kolidujących racji. Brak należytego uzasadnienia wprowadzanych w planie miejscowym ograniczeń jest traktowany jako nadużycie władztwa planistycznego gminy. (...) Uzasadnienie uchwały powinno zawierać argumentację pozwalającą uznać, że gmina dołożyła należytej staranności w przestrzeganiu zasad obowiązujących przy podejmowaniu działań planistycznych, w tym rozważyła inne warianty zrealizowania zamierzenia planistycznego w ramach przyjętej koncepcji, albo że przyjęte rozwiązanie planistyczne, mimo konieczności dokonania ingerencji w sferę prawa własności, jest jedynym możliwym w danych warunkach (Por. wyroki NSA: ...)</p> <p>W orzecznictwie wskazuje się również na związek obowiązku uzasadniania aktów planistycznych z zasadami ochrony zaufania jednostki, jawności działań władzy publicznej i funkcjami sądowej kontroli administracji publicznej. (...) (Por. wyrok ...)</p> <p>Tylko wówczas można bowiem ocenić, czy przy uchwalaniu planu nie doszło do przekroczenia przysługującego gminie władztwa planistycznego i czy dostatecznie zostały wyważone interesy jednostek i interes publiczny.</p> <p>Podsumowując powyższe uwagi należy podkreślić, że wyłożony projekt planu „Balice I” jest niestety ogromnym rozczarowaniem składającego uwagi. Stanowi on wyraz bezpardonowej realizacji władztwa planistycznego Gminy Kraków, w którym nie uwzględnia się prawa własności przysługującego jednostce. Co więcej wprowadza się rozwiązania, co do których nie ma żadnej pewności, że będą kiedykolwiek realizowane, a jeżeli będą to nie określa się nawet przybliżonego terminu, w którym Trasa Balicka może powstać wprowadzając stan niepewności co do przyszłości przedsiębiorców prowadzących w chwili obecnej działalność gospodarczą w rejonie lotniska Balice. Z powyższych względów wniesienie uwag jest w pełni zasadne.</p> <p>Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie i załączniki.</p>				
11.	12	[...]* i [...]* przez pełnomocnika: [...]*	<p>Zgłasza uwagi (...) kwestionując część ustaleń przyjętych w projekcie tego planu.</p> <p>A. Składając uwagi podnosi, że postanowienia projektu planu „Balice I” naruszają granice władztwa planistycznego Gminy Kraków, w szczególności poprzez:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. uniemożliwienie korzystania z nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi poprzez: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) uniemożliwienie zabudowy usługowej na nieruchomościach zlokalizowanych w projektowanym obszarze KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych (§28 projektu planu „Balice I”), gdy tymczasem tereny te w</li> </ol> </li> </ol>		U.8 KDA.2	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt A.1, A.2, A.3, w pkt B.1, w części pkt B.2, w pkt B.3</b>	Ad A.1, A.2, A.3. Nieuwzględniona. Sporządzone ustalenia projektu planu wynikają ze Studium oraz z rozwiązań komunikacyjnych dla węzła autostradowego, dlatego też nie ma możliwości przeznaczenia tego terenu na zabudowę usługową. Niezależnie od powyższego korzystanie z nieruchomości w dotychczasowy sposób jest możliwe do czasu zagospodarowania terenu zgodnie z planem, co jest zapisane w § 6 ust. 1 projektu planu. Nie jest możliwe, aby w istniejących obiektach budowlanych zlokalizowanych w wyznaczonych Terenach Komunikacji prowadzić roboty budowlane inne niż remont i przebudowa.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>dotychczas obowiązującym do dnia 31 grudnia 2003 r. miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego były przeznaczone pod zabudowę usługową,</p> <p>2) uniemożliwienie budowy obiektów tymczasowych na całym obszarze objętym postanowieniami projektu planu „Balice I” (§7 ust. 13 projektu planu „Balice I”),</p> <p>2. uniemożliwienie prawidłowego korzystania z istniejących obiektów budowlanych w tym budynków i urządzeń budowlanych zlokalizowanych w projektowanym obszarze KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych poprzez ograniczenie możliwości wykonywania robót budowlanych w tych budynkach wyłącznie do dokonywania ich przebudowy, remontu i w minimalnym stopniu rozbudowy (§7 ust. 2 w zw. z §28 projektu planu „Balice I”)</p> <p>3. wprowadzenie ograniczeń, o których mowa w pkt 1 i 2 przez czas bliżej nieokreślony, tj. do chwili wywłaszczenia nieruchomości stanowiących własność składającego uwagi, na cele budowy Trasy Balickiej i związanej z tym przebudowy węzła autostradowego na autostradzie A4, którego termin nawet w przybliżeniu nie jest możliwy do określenia, gdyż:</p> <p>1) nie jest określony żaden termin, w którym Gmina Kraków przystąpi do budowy Trasy Balickiej,</p> <p>2) nie zostały dokonane wiążące uzgodnienia przez Gminę Kraków z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad co do rozwiązania dotyczącego połączenia Trasy Balickiej z autostradą A4, a w konsekwencji nie jest na obecnym etapie wiadomo czy:</p> <p>a) połączenie Trasy Balickiej z autostradą A4 nastąpi w miejscu obecnego węzła,</p> <p>b) jeżeli połączenie Trasy Balickiej z autostradą A4 nastąpi w miejscu obecnego węzła, nie jest wiadomo jakie rozwiązanie zostanie zaakceptowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, a zatem jaki w rzeczywistości teren będzie konieczny do realizacji przyjętego rozwiązania, a zatem nie można w tej chwili ustalić, czy nieruchomości których właścicielem jest składający uwagi będą w ogóle konieczne do realizacji tej inwestycji,</p> <p>3) przy założeniu, że realizacja inwestycji nastąpi w perspektywie najbliższych 20 lat, nieruchomości objęte projektowanym obszarem KDA.2 – Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych staną się swoistego rodzaju „skansenem urbanistycznym” lub „zamrażarka nieruchomości” gdyż wykluczonym będzie dokonywanie na tych terenach jakichkolwiek inwestycji przez prywatnych właścicieli, gdy tymczasem umożliwienie realizacji inwestycji usługowych w perspektywie 10-20, może być przez przedsiębiorców uznane za opłacalne.</p> <p>B. Zgłaszając uwagi:</p> <p>1. wnosi o ograniczenie rezerwy terenowej objętej postanowieniami planu KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych, o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy autostrada, do zakresu koniecznego dla realizacji Wariantu I.2 opisanego w wielowariantowej i wielobranżowej koncepcji budowy Trasy Balickiej opracowanej na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków przez firmę Voessing Polska Sp. z o.o., a także objęcie terenu pozostałego po ograniczeniu rezerwy terenowej objętej postanowieniami planu KDA.2 - Tereny Komunikacji - Tereny dróg publicznych, postanowieniami właściwymi dla Terenów zabudowy usługowej U.8, ewentualnie</p> <p>2. wnosi o zmianę postanowień projektu planu „Balice I” poprzez wprowadzenie jako dopuszczalnego w obszarze KDA.2 - sposobu zagospodarowania nieruchomości, odpowiadającego postanowieniom dla Terenów zabudowy usługowej U.8, z dopuszczeniem stosowania dachów płaskich oraz przekryć łukowych.</p> <p>3. ponadto wnosi o wykreślenia zakazu lokalizacji na terenie objętym projektem miejscowego planu Balice I, tymczasowych obiektów budowlanych, który został zawarty w §7 ust. 13 projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I”.</p> <p>UZASADNIENIE</p> <p>I. Wnoszący uwagi jest właścicielem nieruchomości położonych w obszarze, oznaczonym w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I” symbolem</p>				<p>Zostały dokonane wiążące uzgodnienia – czterokrotnie kierowano projekt planu do uzgodnień i każdorazowo organy uzgadniające (Zarząd Województwa Małopolskiego, Generalna Dyрекcja Dróg Krajowych i Autostrad, Zarząd Dróg Miasta Krakowa) przekazały swoje stanowisko w sprawie rozwiązań komunikacyjnych.</p> <p>Ad B.1. Nieuwzględniona. Zasięg terenu KDA.2 pozostawia się w niezmienionym kształcie – zgodnie z uzyskanym uzgodnieniem – w projekcie planu wykorzystano opracowaną koncepcję budowy Trasy Balickiej i jej wariant wskazany do kontynuacji.</p> <p>Ad B.2 Nieuwzględniona w zakresie dopuszczenia w terenie KDA.2 sposobu zagospodarowania zgodnego z wskazanym dla terenu U.8. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia, jest zapis, że w istniejących budynkach dopuszcza się utrzymanie formy dachu (§ 7 ust. 11 pkt 1 lit. d projektu planu).</p> <p>Ad B.3. Nieuwzględniona. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia – zapisy dotyczące lokalizacji obiektów tymczasowych są stosowane w sporządzanych i obowiązujących planach miejscowych i jako prawidłowe nie zostaną zmienione.</p> <p>Wyjaśnia się w zakresie pkt I Uzasadnienia: - kwestie odszkodowania, wykupu lub zamiany nieruchomości są regulowane w art. 36 ustawy, - zarówno Urząd Lotnictwa Cywilnego, jak i Generalna Dyрекcja Dróg Krajowych i Autostrad uzgodniły projekt planu miejscowego.</p> <p>Wyjaśnia się w zakresie pkt II Uzasadnienia: Zaproponowany w projekcie planu układ komunikacyjny nie nakłada własnych autorskich rozstrzygnięć, lecz wykorzystuje wykonane przez inne jednostki odrębne opracowania. Całość układu drogowego (autostrada A4, droga wojewódzka DW774 z projektowanym jej przełożeniem na wschodnią stronę autostrady, planowana Trasa Balicka) są w zarządzie i kompetencji trzech odrębnych jednostek. Uzyskano wspólne stanowisko w przedmiocie zaproponowanego układu, tj. każda jednostka uzgodniła projekt planu.</p> <p>Wyjaśnia się w zakresie pkt IV Uzasadnienia: Wyrazem zamiaru realizacji celu publicznego są uzyskane uzgodnienia. W ocenie organu sporządzającego – uwzględniając wykonaną koncepcję budowy Trasy Balickiej – racjonalnie wykorzystano teren konieczny do jej realizacji. Projekt planu nie rezerwuje terenu pod wszystkie zaproponowane w opracowanej koncepcji warianty, lecz ustala rezerwę terenu pod jeden wskazany do realizacji.</p>

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



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

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>wynikające z wielowariantowej koncepcji nie uzgodnione z zarządcami dróg, których dotyczą tj. Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie jak i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W istocie na obecnym etapie planistycznym Gmina Kraków nie ustaliła czy rozwiązania przejęte za podstawę decyzji planistycznych są w ogóle możliwe. Jak wskazuje NSA w wyroku z 31.05.2010 r. (sygn. akt II OSK 575/10), „W kompetencji do uchwalania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wyraża się samodzielność samorządu terytorialnego w rozwiązywaniu lokalnych zagadnień dotyczących zachowania ład przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o samorządzie gminnym (...).</p> <p>A zatem władztwo planistyczne nie jest i nie może być traktowane jako niczym nieograniczona ingerencja gminy w prawa właścicielskie. Ingerencja ta może się dokonywać wyłącznie na zasadzie poszanowania porządku prawnego i nie może prowadzić do nadużycia przysługujących gminie uprawnień. Tymczasem postanowienia projektu planu „Balice I”, pomijają prawa właścicielskie jednostek. Wprowadzając nieruchomości w stan swoistej hibernacji, na wypadek budowy w nieokreślonej przyszłości Trasy Balickiej według nieznanego na obecnym etapie rozwiązań drogowych. Należy zatem podkreślić, że obok wad planu, które są wynikiem naruszenia procedury jego uchwalenia bądź sprzeczności z przepisami odrębnymi wyznaczającymi treść jego postanowień, istnieją także takie wady, które naruszają inne kryteria oceny legalności uchwały rady gminy, w szczególności kryterium proporcjonalności ingerencji. Jak wskazuje bowiem Naczelny Sąd Administracyjny, sądowa kontrola aktów planistycznych sprowadza się zasadniczo do oceny, czy gmina, uchwalając zaskarżony akt, uczyniła to zgodnie z prawem, a zwłaszcza czy korzystając z przysługujących jej ustawowo uprawnień w zakresie kształtowania sposobu gospodarowania przestrzenią, uprawnień tych nie nadużyła. Akty planistyczne gminy muszą bowiem stanowić wyraz właściwego wyważenia kolidujących dóbr i wartości, poprzez wykazanie, że przyjęte rozwiązania są optymalne - uzasadnione interesem publicznym i nieingerujące ponad niezbędną konieczność w sferę prawną jednostki. W ocenie wnoszącego uwagi Gmina Kraków winna najpierw ustalić właściwy wariant dla realizacji inwestycji i dopiero po dokonaniu tych ustaleń, zabezpieczać tereny konieczne do realizacji przyjętego rozwiązania. Działania Gminy Kraków winny mieć zatem charakter realny, a nie wyłącznie potencjalny.</p> <p>Orzecznictwo obrazujące powyższy kierunek argumentacji jest bardzo bogate. Tylko przykładowo można przytoczyć kilka fragmentów uzasadnień wyroków sądów administracyjnych potwierdzających stanowisko składającego uwagi.</p> <p>W wyroku z 22.11.2012 r. (sygn. akt II OSK 840/12) Naczelny Sąd Administracyjny wskazał: „Poza regulacjami ustawodawstwa zwykłego, organy gminy przy stanowieniu treści aktu planistycznego muszą uwzględniać również normy konstytucyjne statuuje m.in. zasadę równości czy proporcjonalności. (...)</p> <p>W kilku orzeczeniach wyrażono stanowisko, zgodnie z którym brzmienie przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jednoznacznie wskazuje, że interes publiczny nie uzyskał prymatu pierwszeństwa w odniesieniu do interesu jednostki. Rozwiązania prawne przyjęte w ustawie opierają się na zasadzie równowagi interesu ogólnopublicznego, interesu gminy i interesu jednostki. (...) Organy planistyczne winne mieć na uwadze, że kreowanie poprzez plan - na szczeblu gminy - polityki przestrzennej niejednokrotnie wymaga rozstrzygnięcia konfliktów pomiędzy interesem indywidualnym a interesem gminy bądź pomiędzy sprzecznymi ze sobą interesami indywidualnymi. Plan zagospodarowania przestrzennego swoimi uregulowaniami niejednokrotnie wkracza bowiem w sferę praw rzeczowych właścicieli lub uprawnień innych podmiotów zainteresowanych przeznaczeniem terenu, ograniczając ich interesy. W trakcie rozwiązywania tych konfliktów uwzględniać należy zasady konstytucyjne, w tym ustanowioną w art. 2 zasadę demokratycznego państwa prawa oraz wyrażoną w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP zasadę proporcjonalności. W kontekście prawa własności zezwalają one na jego ograniczenie jedynie wówczas, gdy niezbędnie wymaga tego inne dobro chronione w postaci np. interesu publicznego lub prawa własności innych osób. W razie kolizji przyznanie prymatu jednemu interesowi nad innym, wymaga natomiast każdorazowo porównania wartości chronionych z tymi, które w efekcie wprowadzanej regulacji mają ulec ograniczeniu. W konsekwencji uczynienie jednego z interesów nadrzędnym, zwłaszcza, gdy chodzi o konflikt w pełni równorzędnych interesów</p>				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>jednostek, z których jedna doznać ma ograniczenia, wymaga szczególnej rozważliwości i rzetelnego uzasadnienia (Por. m.in. wyrok ...).</p> <p>W wyroku z 21.08.2012 r. (sygn. akt II OSK 1339/12) Naczelny Sąd Administracyjny stwierdził: „<i>Ingerencja gminy w prawa właścicielskie jest możliwa, ale musi też uwzględniać proporcjonalnie wyważony interes publiczny z uprawnieniami właścicielskimi. (...)</i>”</p> <p>Orzecznictwo konstytucyjne i literatura wskazują także na trzy składowe elementy zasady proporcjonalności ingerencji planistycznej:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przydatność - nakazuje wybór środków pozwalających na skuteczną realizację celu,</li> <li>2) konieczność (niezbędność) - nakazuje, aby spośród środków równie skutecznych wybrać ten, który jest najmniej uciążliwy dla jednostki,</li> <li>3) proporcjonalność w sensie ścisłym - nakazuje, aby zastosowane środki pozostawały w proporcji do założonego celu.</li> </ol> <p>Powyższe stanowisko znajduje odzwierciedlenie w orzecznictwie sądów administracyjnych akcentujących racjonalność i optymalność przyjętych rozwiązań planistycznych ingerujących w sferę chronionych dóbr i wolności jednostki.</p> <p>W wyroku z 19.06.2006 r. (sygn. akt II OSK 1404/05) Naczelny Sąd Administracyjny podkreślił, że władztwo planistyczne powinno być wykonywane racjonalnie poprzez wybieranie optymalnych w danej sytuacji rozwiązań i respektowanie uzasadnionych interesów prawnych obywateli. W licznych orzeczeniach wskazywano, że wynikająca z władztwa planistycznego gminy swoboda decydowania o przeznaczeniu i zagospodarowaniu terenu nie zaprzecza jednocześnie konieczności uwzględniania racjonalności w działaniu gminy w tym zakresie, realizującej się w przyjmowaniu finalnych, optymalnych rozwiązań planistycznych. Z kolei w wyroku z 9.02.2010 r. (II OSK 1959/09) Naczelny Sąd Administracyjny nawiązując do wymogu konieczności ingerencji, wskazał, że ograniczenie właścicieli w ich prawie własności uzasadnia tylko cel publiczny, ale także tylko wówczas gdy inne rozwiązania, choć go szukano nie można było znaleźć. Nieprzestrzeganie tej reguły może bowiem prowadzić do nadużycia władztwa planistycznego.</p> <p>(...) W orzecznictwie pojawiają się również stwierdzenia uznające za nadużycie władztwa planistycznego rozwiązania „zamrażające” możliwość wykorzystania działki w określony sposób (na cele publiczne) na czas nieokreślony. Przykładowo, w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z 28.07.1998 r. za nadużycie władztwa uznano ustalenie planu miejscowego przewidujące trzy warianty przebiegu spornej drogi publicznej. Sąd wskazał, że w ten sposób w rezultacie ogranicza się sposób korzystania z wielu działek i to na czas bliżej nieokreślony, mimo iż korekta trasy będzie mogła być realizowana według jednego wariantu, a nie trzech. Takie określenie sposobu przeznaczenia terenu nie może być uznane za działanie zgodne z prawem. Podobnie traktowano rozwiązania „warunkowo” rezerwujące pewne tereny pod realizację celów publicznych. Wskazywano, że przyjęte sformułowania o fakultatywnej realizacji celu publicznego uniemożliwiają zarówno zagospodarowanie nieruchomości przez właściciela, jak i żądanie jej wykupu na cele publiczne.</p> <p>W licznych orzeczeniach sądy podkreślają zatem rolę należytego uzasadnienia aktów planistycznych - wykazującego zachowanie właściwych proporcji i rozważenia wszystkich kolidujących racji. Brak należytego uzasadnienia wprowadzanych w planie miejscowym ograniczeń jest traktowany jako nadużycie władztwa planistycznego gminy.</p> <p>(...) Uzasadnienie uchwały powinno zawierać argumentację pozwalającą uznać, że gmina dołożyła należytej staranności w przestrzeganiu zasad obowiązujących przy podejmowaniu działań planistycznych, w tym rozważyła inne warianty zrealizowania zamierzenia planistycznego w ramach przyjętej koncepcji, albo że przyjęte rozwiązanie planistyczne, mimo konieczności dokonania ingerencji w sferę prawa własności, jest jedynym możliwym w danych warunkach (Por. wyroki NSA: ...).</p> <p>W orzecznictwie wskazuje się również na związek obowiązku uzasadniania aktów planistycznych z zasadami ochrony zaufania jednostki, jawności działań władzy publicznej i funkcjami sądowej kontroli administracji publicznej. (...) (Por. wyrok ...)</p> <p>Tylko wówczas można bowiem ocenić, czy przy uchwalaniu planu nie doszło do przekroczenia przysługującego gminie władztwa planistycznego i czy dostatecznie zostały wyważone interesy jednostek i interes publiczny.</p> <p>Podsumowując powyższe uwagi należy podkreślić, że wyłożony projekt planu „Balice I” jest niestety ogromnym rozczarowaniem składającego uwagi. Stanowi on wyraz bezpardonowej realizacji władztwa planistycznego Gminy Kraków, w którym nie</p>				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			uwzględnia się prawa własności przysługującego jednostce. Co więcej wprowadza się rozwiązania, co do których nie ma żadnej pewności, że będą kiedykolwiek realizowane, a jeżeli będą to nie określa się nawet przybliżonego terminu, w którym Trasa Balicka może powstać wprowadzając stan niepewności co do przyszłości przedsiębiorców prowadzących w chwili obecnej działalność gospodarczą w rejonie lotniska Balice. Z powyższych względów wniesienie uwag jest w pełni zasadne. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie i załączniki.				
12.	13	[...]*	<p>Sklada uwagę: Oznaczenie obszaru: Obszar U.1 w sąsiedztwie obszaru MN/U.2; Działka nr 355/10 obr. 53 Krowodrza ul. Olszanicka 160, Kraków</p> <p>1) Zwraca się z prośbą o przedłużenie pasa izolacyjnego zieleni określonego jako <i>strefy zieleni</i>, który jest na granicy obszarów U.1 i MN.2. Użytkuje dom mieszkalny na działce 355/10 przy ul. Olszanickiej 160 usytuowany w obszarze MN/U.2, który graniczy z terenem U.1 i zależy (...) na izolacji zielenią z racji bliskiej odległości działek usługowych oraz zjazdu z drogi KDG.1 od (...) nieruchomości. Na poparcie (...) wniosku załącza propozycje zawarte w Prognozie Oddziaływania na Środowisko do wyłożonego projektu planu propozycjami. Załącza fragment z rzeczonymi propozycjami: <u>„Balice I” – Prognoza oddziaływania na środowisko (str. 69, 70)</u> „Ponadto, w celu ograniczenia niekorzystnych oddziaływań na środowisko proponuje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Zróżnicowanie przestrzenne (oddzielenie) terenów z istniejącą zabudową jednorodziną (MN/U.2-MN/U.4) od terenów zabudowy usługowej U.1, U.2), którą w obszarze opracowania cechują znaczne parametry jeśli chodzi o wysokość przy niskim minimalnym wskaźniku terenu biologicznie czynnego. Może się to zrealizować np. poprzez wyznaczenie terenów zieleni bądź stref zieleni na granicy wskazanych terenów; ustalenie nieprzekraczalnej linii zabudowy; bardziej znaczące obniżenie dopuszczonej maksymalnej wysokości zabudowy w strefie niższej zabudowy;</i></li> <li>• <i>Poszerzenie obszarów stref zieleni, które zostały wyznaczone w projekcie planu na granicy z terenami MN.2 i MN.3; bardziej znaczące obniżenie dopuszczonej maksymalnej wysokości zabudowy w strefie niższej zabudowy wyznaczonej w sąsiednich terenach zabudowy usługowej oraz obniżenie maksymalnej wysokości zabudowy w terenie U.1;</i></li> <li>• <i>Ustalenie wyższego minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego w terenach zabudowy usługowej;”</i></li> </ul> <p>Ponadto w nawiązaniu do tych samych propozycji z Prognozy Oddziaływania na Środowisko wnioskuję poza wytyczeniem <i>strefy zieleni</i> o zwiększenie ich szerokości oraz ustaleniem dla terenu U.1 wyższego minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego. Jeśli to możliwe bardzo prosi też o informację, czemu jest aż taka różnica między powierzchnią biologicznie czynną terenów usług (30%) a terenów domów jednorodzinnych (70%)?</p> <p>2) Odnośnie zasad ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu, w tym zasad kształtowania krajobrazu. W §8 ust. 7 pkt 4 wymienia się zasady kształtowania <i>stref zieleni</i>. 4) <i>wyznacza się strefy zieleni, których zasięg oznaczono na rysunku planu (w terenach: U.1-U.6, U.8, U.9), dla których: a) nakazuje się maksymalnie możliwą ochronę i/lub kształtowanie zieleni wysokiej</i> W §8 ust. 7 pkt 4. lit. a nakazuje się maksymalnie możliwą ochronę i/lub kształtowanie zieleni wysokiej, co jest zapisem nie dość konkretnym. Co oznacza „maksymalna możliwa ochrona”? Tak samo niejednoznaczne jest użycie terminu „zieleni wysokiej” - czy drzewo z koroną na wys. 2m stanowi strefę izolacyjną od usług w sąsiedztwie, tym bardziej uciążliwych jak np. parkingów? Czy nie bardziej zasadne byłoby użycie w tym podpunkcie, zamiast niejednoznacznego terminu „zieleni wysokiej” - definicji <i>zieleni izolacyjnej</i> zawartej w tekście MPZP w §4.1? Zwraca się z prośbą o ujednoznaczenie zapisu, który będzie konkretnie chronił obszary zamieszkania przed potencjalną uciążliwością sąsiadujących terenów usług. Wnosi, żeby zapis pktu 4. był jednoznaczny, np. nakazuje się maksymalną możliwą ochronę przed – pyłami, spalinami, hałasem oraz zapewnienie funkcji maskujących poprzez nasadzenia zielenią izolacyjną.</p>	355/10 obr. K-53	MN/U.2 U.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1), w pkt 2), w pkt 4), w pkt 5), w części pkt 6), w pkt 7), w pkt 9), w pkt 13), w pkt 14), w pkt 15), w pkt 16), w pkt 17)</b>	<p>Ad 1). Nieuwzględniona. W terenach MN/U może być realizowana zarówno zabudowa jednorodzinna jak też zabudowa usługowa. Docelowo wskazane byłoby przekształcenie terenów MN/U w zabudowę wyłącznie usługową, gdyż jest to obszar narażony na nadmierne niekorzystne oddziaływanie dróg. Stąd nie zostały wyznaczone strefy zieleni pomiędzy terenami o wyłącznej funkcji usługowej, a takimi, które potencjalnie wskazane są pod takie przekształcenie. Obszar projektu planu położony jest w ustalonym w Studium <i>Projekcie Strategicznym Miasta Krakowa „Balice”</i> skonfigurowanym jako pakiet projektów o charakterze metropolitalnym, wśród których znajdują się przedsięwzięcia inwestycyjne związane z rozbudową lotniska, modernizacją linii kolejowej, budową i rozbudową układu drogowego oraz realizacją obiektów usługowych. Obszar taki wymaga kompleksowych rozwiązań i założeń spójnych architektonicznie, by przekształcenie niezainwestowanych terenów nastąpiło w sposób uporządkowany. Dla terenu U.1 położonego między zabudową jednorodziną i autostradą, dodatkowo ograniczonego od południa wiaduktem ul. Olszanickiej, z obsługą komunikacyjną poprzez drogę serwisową – przyjęto odmienne ustalenia w porównaniu do pozostałych terenów U. Ograniczenie rodzaju usług i zmniejszenie wskaźników inwestycyjnych wynikało z sąsiedztwa zabudowy jednorodzinnej oraz z utrudnionego dostępu do drogi publicznej. Możliwe do realizacji usługi nie powinny generować nadmiernego ruchu drogowego, dlatego wprowadzono odpowiednie ograniczenia. Utrzymuje się przyjęte ustalenia odnośnie szerokości strefy zieleni oraz wskaźnika terenu biologicznie czynnego dla terenu U.1 jako właściwe dla tego obszaru. Wyjaśnia się, że wielkość wskaźników i parametrów określona w projekcie planu, w tym minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego są zgodne ze Studium.</p> <p>Ad 2). Nieuwzględniona. Zasady i definicje są właściwe i stosowane w sporządzanych i obowiązujących planach miejscowych. <i>Strefy zieleni</i> pomiędzy terenami inwestycyjnymi nie są traktowane w podobny sposób jak wyznaczone tereny zieleni izolacyjnej chroniące tereny sąsiadujące z drogami.</p> <p>Ad 4). Nieuwzględniona. Zapis przyjęty w projekcie planu jest prawidłowy. Zwrot „i/lub” dotyczy zieleni wysokiej w zakresie ochrony istniejącej, (jeżeli taka już tam jest) i/lub kształtowania nowej (jeżeli taką trzeba wprowadzić). Zatem mamy tu ustalony nakaz dotyczący: - ochrony zieleni wysokiej - kształtowania zieleni wysokiej. Przyjęte zapisy pozostawia się bez zmian.</p> <p>Ad 5). Nieuwzględniona. Nie można wykluczyć zjazdów z dróg publicznych w żadnych terenach wyznaczonych w planie miejscowym, wyjątkiem są jedynie tereny lasów, ale takie w tym obszarze nie występują. Stąd nie zostaną wprowadzone proponowane w uwadze zmiany. Wyjaśnia się, że każdy zjazd z dróg publicznych mający obsługiwać dany teren, będzie wymagał indywidualnej zgody zarządcy dróg.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>3) (...)</p> <p>4) Dodatkowo odnośnie §8 ust. 7 pkt 4. lit. a, który mówi: nakazuje się maksymalnie możliwą ochronę i/lub kształtowanie zieleni wysokiej. Budzi wątpliwości zapis i/lub – który pozostawia dowolność w wyborze rozwiązania. Alternatywa czy zastosować niejednoznacznie: „maksymalnie możliwą ochronę”, czy także niejednoznacznie: „zielen wysoką”, mogą powodować ryzyko niedostatecznej ochrony oraz zastępowania zieleni innymi niewystarczającymi rozwiązaniami w tzw. <i>strefach zieleni</i>. Może warto by było zawrzeć w nakazie konkretne dopuszczalne rozwiązania, czyli np. nakazuje się maksymalną możliwą ochronę przed - pyłami, spalinami, hałasem oraz zapewnienie funkcji maskujących poprzez nasadzenia zielenią izolacyjną oraz dodatkowo stosowanie ogrodzeń pełnych (w przypadku lokalizacji usług uciążliwych, jak np. parkingi samochodowe wielostanowiskowe w sąsiedztwie obszarów mieszkalnych), a także stosowanie innych rozwiązań zapewniających maksymalną możliwą ochronę przed - pyłami, spalinami, hałasem oraz spełniających funkcje maskujące.</p> <p>5) Odnośnie - §8 ust. 7 pkt 4. lit. d: Czy dopuszczenia w lit. d nie wykluczają funkcji jaką mają spełniać <i>strefy zieleni</i>, czyli funkcji oddzielającej tereny usług od mieszkalnych?  <i>d) dopuszcza się:</i>  (...) - lokalizacji zjazdów z dróg publicznych;  Szczególnie podpunkt mówiący o lokalizacji zjazdów z dróg publicznych budzi wątpliwości, czy w <i>strefie zieleni</i> powinny znajdować się „zjazdy z dróg publicznych”? Rozumiem, że jest to dopuszczenie ze względu na przypadek braku możliwości zjazdu w innej lokalizacji niż w terenie oznaczonym jako <i>strefy zieleni</i>. Jednak nie należałoby zastrzec, że to dopuszczenie może być uznane tylko w przypadku, jeśli naprawdę nie ma innej możliwości zjazdu, czyli np.:  <i>d) dopuszcza się:</i>  - lokalizację zjazdów z dróg publicznych, jeśli nie ma możliwości poprowadzenia zjazdu poza obszarem strefy zieleni (dopuszczenie dotyczy stref zieleni wzdłuż dróg publicznych, nie tych separujących tereny mieszkaniowe od usługowych)</p> <p>6) Kolejny zapis, który budzi wątpliwości to §8 ust. 11 pkt 4. – (...), wewnętrznie sprzeczny, a odnoszący się do całości terenu objętego planem:  <i>11. Zakaz lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, z wyjątkiem następujących rodzajów przedsięwzięć:</i>  <i>4) garaże i parkingi samochodowe wraz z towarzyszącą im infrastrukturą;</i>  (...) występowanie usług uciążliwych jak np. produkcja przemysłowa, hangary przeładunkowe czy parkingi wielostanowiskowe powinny być wyszczególnione i konkretnie dopuszczone lub zabronione w nawiązaniu do poszczególnych terenów usługowych. Teren usług U.1 znajduje się w otoczeniu zabudowy jednorodzinnej, wnosi o dopuszczenie w tym terenie jedynie usług niskiej uciążliwości oraz nie degradujących terenu i środowiska. Aktualnie obszar ten zajmują pola uprawne, znaczne utwardzenie terenu czy obiekty wielkopowierzchniowe to także spora ingerencja w lokalny krajobraz, zmiana stosunków wodnych oraz gorsze wsiąkanie wody w przypadku znacznych powierzchni utwardzonych. A trzeba zwrócić uwagę, że teren U1 znajduje się wyżej niż obiekty mieszkalne MN.2. i MN/U.2.  Owszem jest zapis mówiący o podstawowym przeznaczeniu terenu U1 z to §18 ust. 1:  <i>Wyznacza się Teren zabudowy usługowej, oznaczony symbolem U.1, o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę budynkami usługowymi z zakresu: administracji, funkcji biurowych, funkcji szkoleniowo-konferencyjnych, gastronomii, handlu, kultury, nauki.</i>  Jednak w §4 ust. 1 pkt 3. jest mowa o:  <i>przeznaczeniu podstawowym - należy przez to rozumieć rodzaj przeznaczenia terenu, który został ustalony planem jako jedyny lub przeważający na danym terenie, wyznaczonym liniami rozgraniczającymi;</i>  Zatem jeszcze raz prosi o skonkretyzowanie w terenie usług niedopuszczalnych, uciążliwych wymienionych wcześniej w tej uwadze. Zapis o podstawowym przeznaczeniu nie daje pewności o braku w tym terenie usług uciążliwych dla mieszkańców domów jednorodzinnych, a jedynie że nie będzie ich na przeważającym terenie.</p>			<p>Ad 6)  Nieuwzględniona w zakresie zmiany zapisu § 8 ust. 11 pkt 4, gdyż miejsca parkingowe (postojowe) są niezbędne dla prawidłowej obsługi terenu wskazanego do zainwestowania obiektami kubaturowymi.  Zawarte w edycji przekazanej do uchwalenia ustalenia dla terenu U.1 są prawidłowe i chronią go przed nadmiernym zainwestowaniem i uciążliwymi usługami, co wynika wprost z jego przeznaczenia ustalonego w § 18 ust. 1 projektu planu. Produkcja przemysłowa i hangary przeładunkowe są wykluczone. W terenie U.1 nie wskazano żadnego przeznaczenia uzupełniającego, ani dopuszczeń, zgodnie z zapisami § 6 ust. 2 projektu planu.</p> <p>Ad 7). Nieuwzględniona.  Dopuszczenie w terenie U.1 garażu podziemnego jako samodzielny obiekt budowlany jest celowe, gdyż dzięki temu ograniczone zostaną miejsca naziemne (terenowe). Wpłyne to na poprawę jakości przestrzeni, w której więcej może zostać zagospodarowana jako tereny zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym.</p> <p>Ad 9). Nieuwzględniona.  Nie wprowadza się do tekstu projektu planu proponowanego zapisu: „<i>nakazu sytuowania obiektów budowlanych, które przyczynia się do izolacji akustycznej.</i>” Projekt planu ustala przeznaczenie terenu U.1 zgodnie z którym mogą być realizowane budynki usługowe, o których mowa w § 18 ust. 1. Każdy obiekt kubaturowy, który będzie realizowany w terenie U.1 będzie stanowić izolację od uciążliwości autostrady. Ponadto, zgodnie z § 15 pkt 8 w przeznaczeniu każdego terenu mieszczą się urządzenia i obiekty ochrony akustycznej.</p> <p>Ad 13).  Działka nr 349/7 stanowi część pasa drogowego, mieści się w liniach rozgraniczających terenu drogi publicznej klasy głównej i nie może być zagospodarowana jako plac zabaw, czy park kieszonkowy. W obszarze sporządzanego planu większość działek stanowi własność prywatną, stąd wyznaczenie publicznego terenu o takim charakterze wiązałoby się z wykupem przez Gminę Miejską Kraków.</p> <p>Ad 14). Nieuwzględniona.  Przyjęte parametry są właściwe i nie zostaną zmienione.  Budynki gospodarcze, czy garaże wysokości 6 m są niemal równe wysokości zabudowy jednorodzinnej i nie są to gabaryty właściwe dla tego rodzaju budynków.</p> <p>Ad 15). Nieuwzględniona.  Nie jest możliwe wyznaczenie strefy zieleni od ulicy Olszanickiej, gdyż istniejąca zabudowa to uniemożliwia. <i>Strefa zieleni</i> przebiegałaby po budynku. Niezależnie od tego w ramach terenów inwestycyjnych od strony dróg publicznych może być tka zieleni ukształtowana w ramach projektu zagospodarowania terenu do decyzji administracyjnej.</p> <p>Ad 16). Nieuwzględniona.  Realizacja nowej zabudowy musi odbywać się z uwzględnieniem wszystkich wskaźników. Nie będzie można zrealizować budynku przekraczającego ustaloną w projekcie planu maksymalną wysokość zabudowy, tj. 9 m, która wynika z ustaleń Studium. Ustalony parametr dla nowej zabudowy jest wiążący i nie dopuszcza się odstępstw.</p> <p>Ad 17). Nieuwzględniona.  Pozostawia się obecny przebieg drogi KDG.1, która stanowi niezbędny element rozwiązań komunikacyjnych w tym rejonie miasta i jednocześnie</p>	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>7) Odnosnie §18 ust. 1 pkt 2 możliwość lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielne obiekty budowlane; wnioskuje o wykreślenie dopuszczenia garaży podziemnych w obszarze U.1 z racji wysokiego poziomu wód gruntowych, garaże podziemne przyczynią się do pogorszenia sytuacji.</p> <p>8) (...)</p> <p>9) W dalszym ciągu odnośnie prognozy oddziaływania na środowisko do wyłożonego projektu planu. W nawiązaniu do fragmentów prognozy zacytowanych poniżej: <u>„Balice I” – Prognoza oddziaływania na środowisko (str. 59)</u> <i>„Na części obszaru opracowania pozostającej w zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasem od dróg funkcjonuje obecnie zabudowa mieszkaniowa, a plan pozostawia tę funkcję, jak również daje możliwość wprowadzenia nowej zabudowy mieszkaniowej lub usługowej. Dotyczy to terenów położonych w sąsiedztwie autostrady, w obrębie których projekt planu wyznacza tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej (MN/U) lub teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN). Przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu, podobnie jak występują obecnie, będą występowały i w przyszłości, jednakże zasięg oddziaływania może ulec zmniejszeniu poprzez „ekranowanie” zabudową usługową mogącą powstać wzdłuż autostrady oraz wskutek realizacji zieleni izolacyjnej. Zabudowa taka z jednej strony stanowi swego rodzaju „osłonę””</i> wnioskuje w terenie U.1 o nakaz sytuowania obiektów budowlanych, które przyczynią się do izolacji akustycznej dla terenów MN2 oraz MN/U.2. Sytuowanie w tym terenie np. parkingów nie przyczyni się do redukcji hałasu, inaczej byłoby w przypadku sytuowania odpowiednich budynków usług nieuciążliwych.</p> <p>11) (...)</p> <p>12) (...)</p> <p>13) Czy jest szansa na wydzielenie planistyczne jakiegoś miejsca publicznego jak plac zabaw czy park kieszonkowy? Mieszkańcom osiedla bardzo brakuje takiego miejsca. Np. działka nr 349/7 należy do Skarbu Państwa, czy po odpowiedniej izolacji od drogi, nie można by jej wyznaczyć w planie pod cele przestrzeni publicznej?</p> <p>14) Wnioskuje w obszarze domów jednorodzinnych MN.1-MN.3 oraz MN/U.1-MN/U.4 o zwiększenie dopuszczalnej wysokości budynków gospodarczych, garaży do 6m, czyli analogicznie jak to jest w planie miejscowym gminy Liszki dla obszaru bezpośrednio sąsiadującego z osiedlem Bory Olszanickie (czyli 7MN2 w MPZP dla Liszek). W budynkach gminy Zabierzów bezpośrednio stykających się z obszarach MN dopuszczalne jest nawet 7m wysokości (16MNU dla Zabierzowa). (Właściwie te obszary różnych gmin stanowią 1 osiedle). Fragmenty przytaczanych planów miejscowych gmin: <u>Uchwała* nr XXIX/416/2021 Rady Gminy Liszki z dnia 28 czerwca 2021 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Cholerzyn - obszar 1:</u> <u>§37.1. Wyznacza się Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, oznaczone na Rysunku planu symbolem 1-12MN1, 1-13MN2. (...)</u> <u>4. W terenach wymienionych w ust. 1 ustala się następujące zasady zagospodarowania terenu: (...)</u> <u>2) wysokość zabudowy:</u> <u>b) dla garaży - nie może przekraczać 7,0m,</u> <u>c) dla pozostałych budynków - nie może przekraczać 9,0m,</u> <u>d) dla innych obiektów budowlanych - nie określa się,</u> <u>Uchwała nr XXIII/168/12 Rady Gminy Zabierzów z dnia 15 czerwca 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego sołectw Balice, Rzaska, Szczyglice w Gminie Zabierzów:</u> <u>Wyznacza się Tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej (1MNU-41MNU, 43MNU- 47MNU). (...)</u> <u>10). wysokość zabudowy nie może przekraczać, z zastrzeżeniem §23 ust. 10: (...)</u> <u>c) 6m – dla budynków gospodarczych i garażowych;</u></p>				<p>stanowi kontynuację drogi głównej (KDG) w sąsiednim obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice II”. Część pkt 17 dotycząca propozycji poprowadzenia drogi wojewódzkiej w przebiegu wykraczającym poza granice sporządzanego planu miejscowego, nie podlega rozpatrzeniu, gdyż nie stanowi uwagi w rozumieniu ustawy.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>15) Prosi o wyznaczenie <i>stref zieleni</i> wzdłuż ul. Olszanickiej analogicznie jak w przypadku drogi klasy zbiorczej KDZ.1 na północy od osiedla Bory Olszanickie, w planie przewiduje się ul. Olszanicką jako drogę klasy głównej KDG.1, także tym bardziej na tym odcinku wydaje się to uzasadnione, jeśli <i>strefy zieleni</i> planuje się przy drodze klasy zbiorczej.</p> <p>16) Czy zgodnie z zapisami wyłożonego planu miejscowego w przypadku dobudowania do istniejącego budynku - drugiego nowego budynku w zabudowie bliźniaczej na obszarach MN, można będzie wybudować nowy budynek bliźniak niższy od istniejącego budynku czy trzeba będzie się z nim zrównać? Bardzo proszę o zapis, że jeśli projektowany w zabudowie bliźniaczej jest nowy lub rozbudowywany jest istniejący budynek w zabudowie bliźniaczej, to istnieje możliwość nie stosowania się do maksymalnej 9-metrowej wysokości zabudowy dla terenu MN, ale dopuszczalne jest w takiej sytuacji zrównanie się z istniejącym już budynkiem bliźniakiem.</p> <p>17) Odnośnie poprowadzenia drogi wojewódzkiej w obszarze KDG.1, zdaje sobie sprawę, że jest to pytanie do Zarządu Dróg Wojewódzkich i innych. Jednak czy z punktu widzenia planowania przestrzennego i ochrony mieszkańców Krakowa, którzy mieszkają na terenie Borów Olszanickich od kilkadziesiąt lat, proszę o odpowiedź czy kierunkiem rozwoju Krakowa lub Małopolski jest prowadzenie dróg wojewódzkich przez tereny zamieszkałe? Do tego w przypadku, gdy są możliwości innych, lecz pewnie trudniejszych do wykonania rozwiązań. Nie lepiej by było poprowadzić tej drogi np. przez łąki i tereny usług, jak na załączonym rysunku. Tym bardziej, że nowy układ drogowy przechodzący nad autostradą jest chyba planowany w okolicy i włączenie drogi wojewódzkiej w ten układ i puszczenie DW774 nad lub pod autostradą w kierunku gminy Liszki byłoby możliwe po jego modyfikacjach. Uwaga zawiera materiał graficzny.</p>				
13.	14	[...]*	<p>Składa uwagę: Oznaczenie obszaru: Obszar drogi KDD1 w sąsiedztwie obszaru MN.2, MN/U.2, Działka nr 355/3, obr. 53 Krowodrza, ul. Na Borach 6, Kraków Bardzo prosi o przesunięcie obszaru drogi KDD.1 na ulicy Na Borach w taki sposób, żeby na całej długości nachodził po równo na działki właścicieli z obszarów MN.1 i MN.2, tak jak to zachodzi w północnym fragmencie ulicy Na Borach na odcinku od styku ulicy Amazonek z ulicą Na Borach w kierunku ulicy Olszanickiej. W miarę zbliżania się do ulicy Olszanickiej obszar drogi zajmuje więcej obszaru działek z MN.2 niż z MN.1.</p>	355/3 obr. K-53	KDD.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</b>	Nieuwzględniona. Zasięg terenów zarezerwowanych pod drogi publiczne jest prawidłowy i nie zostaje zmieniony. Przyjęta szerokość publicznej drogi dojazdowej w terenie KDD.1 to niezbędne minimum dla drogi tej klasy. Przebieg linii rozgraniczającej terenu KDD.1 w sąsiedztwie dz. nr 355/3 wynika z faktu, że wzdłuż działek w terenie MN.1, położonych po drugiej, zachodniej stronie ul. Na Borach (tj. dz. nr 349/4, 349/5, 349/6), wzniesione jest trwale ogrodzenie w postaci wysokiego muru cyklopowego. Stąd po stronie zachodniej poszerzenie wynosi mniej niż po wschodniej. Jest to podyktowane względami ekonomicznymi realizacji drogi dojazdowej o właściwych parametrach.
14.	15	[...]*  [...]*	<p>Składa uwagi: I. W zakresie działek o nr 175/2 i 153/11 z obrębu 0053 Kraków-Krowodrza. 1) Spółka wnosi o uzupełnienie par. 20 ust. 2 projektu uchwały poprzez wyraźne dopuszczenie w terenie U.8 realizacji naziemnych parkingów wielostanowiskowych tj. parkingów powyżej 10 stanowisk postojowych jako samodzielnych obiektów budowlanych, 2) Spółka wnosi o rozszerzenie w terenie U.8 nieprzekraczalnych linii zabudowy tak, aby całość działek o nr 175/2 i 153/11 z obrębu 0053 Kraków-Krowodrza znalazła się w granicach linii nieprzekraczalnej zabudowy. Obecny kształt i zasięg wyznaczonych linii nieprzekraczalnej zabudowy w sposób nieuzasadniony wyłącza z zabudowy kubaturowej południowo-wschodnią część działki 175/2 oraz południowo-zachodnią i południowo-wschodnią część działki 153/11 co nie znajduje żadnego uzasadnienia faktycznego i prawnego.</p> <p>II. W zakresie działek o nr 159/6 i 468/8 z obrębu 0053 Kraków-Krowodrza. 1) Spółka wnosi o zmianę przebiegu głównej trasy rowerowej układu miejskiego poprzez przesunięcie jej bliżej północnej granicy działek ujętych w terenie UL.2, 2) Spółka wnosi o uzupełnienie par. 21 ust. 1 projektu uchwały poprzez wyraźne dopuszczenie w terenie UL.2 realizacji naziemnych parkingów wielostanowiskowych tj. parkingów powyżej 10 stanowisk postojowych jako samodzielnych obiektów budowlanych,</p>	175/2, 153/11 159/6, 468/8 obr. K-53	U.8 UL.2	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części pkt I.1), w pkt II.1), w pkt II.2), w pkt II.3)</b>	Ad I.1), II.2). Nieuwzględniona w zakresie uzupełnienia § 20 i § 21 projektu planu o proponowany w uwadze zapis. Ponadto parkingi naziemne (terenowe) mogą stanowić jedynie 10% miejsc wymaganych i ustalenia w tym zakresie pozostawia się bez zmian. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia, w terenach U.8 i UL.2 można zrealizować wielostanowiskowy garaż jako samodzielny budynek jedno lub wielokondygnacyjny – zgodnie z ustaleniami zawartymi w § 13 ust. 9 projektu planu.  Ad I.2), II.3). Nieuwzględniona. Wyznaczone nieprzekraczalne linie zabudowy nie mogą zostać przesunięte, gdyż wynikają z uzgodnienia Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.  Ad II.1). Nieuwzględniona. Przebieg tras rowerowych stanowi element informacyjny, wskazuje jak kształtuje się sieć tras rowerowych i może być modyfikowany na etapie realizacji dróg/ścieżek rowerowych.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			3) Spółka wnosi o rozszerzenie w terenie UL.2 nieprzekraczalnych linii zabudowy tak, aby całość działek o nr 159/6 i 468/8 z obrębem 0053 Kraków-Krowodrza znalazła się w granicach linii nieprzekraczalnej zabudowy. Obecny kształt i zasięg wyznaczonych linii nieprzekraczalnej zabudowy w sposób nieuzasadniony wyłącza z zabudowy kubaturowej w/w działki co nie znajduje żadnego uzasadnienia faktycznego i prawnego (...)				
15.	16	[...]*	<p>Składa uwagę: Oznaczenie obszaru: dz. nr 359/3 obr. 53 Krowodrza, Kraków (w projekcie planu obszar U.1)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Wnosi o dopuszczenie zabudowy usługowej z rozszerzeniem możliwości podstawowego przeznaczenia o funkcje zamieszkania zbiorowego w tym hoteli- w planie znajdują się obszary, gdzie dopuszczona jest ww. zabudowa zamieszkania zbiorowego. Dodatkowo tego typu usługa na danym obszarze nie spowoduje uciążliwości typu hałas, drgania czy inne niekomfortowe czynniki dla istniejących gospodarstw domowych w okolicy,</li> <li>Wnosi o dopuszczenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej- teren inwestycji sąsiaduje z terenami, gdzie znajdują się budynki mieszkalne, jednorodzinne, jednocześnie nie znajduje się bezpośrednio przy autostradzie co wpływałoby niekorzystnie na użytkowników. Dopuszczenie budowy obiektów mieszkalnych, jednorodzinnych uzupełniłoby istniejącą tkankę obiektów znajdującą się wokół obiektu.</li> <li>Wnosi o dopuszczenie aby miejsca postojowe były realizowane również jako naziemne bez ustanowienia limitu procentowego dot. ilości tych miejsc- dotychczasowy zapis dotyczący realizowania miejsc postojowych jako podziemne lub garaże wielostanowiskowe, z dopuszczeniem realizacji miejsc naziemnych w bilansie 10% wszystkich miejsc postojowych na terenie inwestycji, jest rozwiązaniem generującym dodatkowe zabiegi projektowe, które oprócz generowania wysokich kosztów inwestycji mogą wpłynąć niekorzystnie na okolice. Potrzeba budowy garażu dla większej ilości miejsc wymusi zaprojektowanie, albo garażu podziemnego, albo dodatkowej budowli generującej kubaturę, ale nie wnoszącej dodatkowych walorów architektonicznych do obszaru, dla którego jest uchwalany Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego. Dodatkowo tworzenie garażu podziemnego może uniemożliwić spełnienie zapisu dotyczącego nakazu realizacji komponowanej zieleni na gruncie o powierzchni nie mniejszej niż 50% z wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego. Działka inwestycji jest terenem w przypadku realizowania parkingu podziemnego, aby był funkcjonalny i spełniający istniejące przepisy, musiałby wychodzić znacząco poza obrys projektowanego budynku, co zmniejszyłoby znacząco teren biologicznie czynny realizowany na gruncie (zieleni byłaby realizowana na stropie garażu podziemnego).</li> <li>Wnosi o zwiększenie wskaźnika intensywności zabudowy do 3,4 - wskaźnik określony w planie w granicach 0,1-2,4 jest niewystarczający dla inwestycji, Biorąc pod uwagę, iż aktualne zapisy w projekcie planu mówią o miejscach postojowych realizowanych w większości w garażach naziemnych bądź podziemnych, to pierwsze z tych rozwiązań wymusza budowę dodatkowego obiektu, który nie związany jest z przeznaczeniem podstawowym działki jednocześnie generując zwiększenie powierzchni zabudowy, a co się z tym łączy: wskaźnika zabudowy.</li> <li>Wnosi o zmniejszenie minimalnej powierzchni biologicznie czynnej do 20% dla planowanej inwestycji- teren inwestycji posiada wyznaczoną strefę zieleni. Działka inwestycji posiada kształt długiego, wąskiego prostokąta. Przy projektowaniu budynków należy zapewnić im odpowiednią infrastrukturę techniczną w tym drogi o odpowiednich parametrach. Mała szerokość działki sprawia, iż powstanie budynku i komunikacji wewnętrznej znacznie zawęża obszar, który mógłby być wykorzystany i liczony jako tereny zielone. (...)</li> </ol> <p>Uwaga zawiera załączniki.</p>	359/3 obr. K-53	U.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</b>	<p>Ad 1. Nieuwzględniona. Zaproponowany zakres usług jest właściwy dla tej części obszaru. Obszar projektu planu położony jest w ustalonym w Studium <i>Projekcie Strategicznym Miasta Krakowa „Balice”</i> skonfigurowanym jako pakiet projektów o charakterze metropolitalnym, wśród których znajdują się przedsięwzięcia inwestycyjne związane z rozbudową lotniska, modernizacją linii kolejowej, budową i rozbudową układu drogowego oraz realizacją obiektów usługowych. Obszar taki wymaga kompleksowych rozwiązań i założeń spójnych architektonicznie, by przekształcenie niezainwestowanych terenów następowało w sposób uporządkowany. Dla terenu U.1 położonego między zabudową jednorodziną i autostradą, dodatkowo ograniczonego od południa wiaduktem ul. Olszanickiej, z obsługą komunikacyjną poprzez drogę serwisową – przyjęto odmienne ustalenia w porównaniu do pozostałych terenów U. Ograniczenie rodzaju usług i zmniejszenie wskaźników inwestycyjnych wynikało z sąsiedztwa zabudowy jednorodzinnej oraz z utrudnionego dostępu do drogi publicznej. Możliwe do realizacji usługi nie powinny generować nadmiernego ruchu drogowego, dlatego wprowadzono odpowiednie ograniczenia.</p> <p>Ad 2. Nieuwzględniona. 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). Ustalenie na przedmiotowych działkach zabudowy jednorodzinnej (również o funkcji mieszanej MN/U) byłoby niezgodne ze Studium, w którym jako kierunek rozwoju wskazano: U – Tereny usług oraz KD – Tereny komunikacji.</p> <p>Ad 3. Nieuwzględniona. Parkingi naziemne (terenowe) mogą stanowić jedynie 10% miejsc wymaganych i ustalenia w tym zakresie pozostawia się bez zmian. Wynika to z konieczności zachowania ładu przestrzennego z odpowiednimi regulacjami umożliwiającymi m.in. kształtowanie i utrzymanie odpowiedniego wskaźnika terenu biologicznie czynnego. Wpłyne to na poprawę jakości przestrzeni, w której więcej może zostać zagospodarowana jako tereny zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym. Otoczenie budynków powinno stanowić otwartą przestrzeń przyjazną użytkownikowi, zagospodarowaną elementami małej architektury z zielenią.</p> <p>Ad 4. Nieuwzględniona. Utrzymuje się przyjęty w projekcie planu wskaźnik intensywności zabudowy. Jego wielkość wynika z pozostałych parametrów i ustaleń projektu planu Przywołany w uwadze wskaźnik do 3,4 nie odpowiada przyjętym w projekcie planu pozostałym parametrom.</p> <p>Ad 5. Nieuwzględniona. Ustalony minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego wynika zarówno z przyjętych w Studium parametrów dla tego obszaru (strukturalna jednostka urbanistyczna nr 39 Olszanica), jak również z uzyskanych wskazań organów opiniujących i uzgadniających projekt planu, stanowiących, że minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego powinien być zwiększony ze względu na konieczność ograniczenia intensywności zabudowy w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej.</p>



1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
16.	17	[...]*	<p>Składa uwagę: Oznaczenie obszaru: Działki nr 233/4, 232/4, 236 obręb nr 53 Kraków Krowodrza 1. Postuluje skorygowanie zapisu §20 ust. 1 poprzez wykreślenie zapisu „w tym <i>przemysłu wysokich technologii</i>” lub zastąpienie go zapisem „<i>oraz przemysłu wysokich technologii</i>” po wcześniejszym zdefiniowaniu pojęcia „<i>przemysł wysokich technologii</i>” w §4 ust. 1. Uzasadnienie: W §20 ust. 1, przy określaniu podstawowego przeznaczenia terenu użyte zostało pojęcie „<i>przemysłu wysokich technologii</i>”. Pojęcie takie jest raczej kalką z języka angielskiego, w języku polskim nie jest jednoznaczne, tym samym wprowadza już na wstępie uznaniowość w ocenie zamierzenia inwestycyjnego. Nie ma bowiem jednoznacznej definicji klasyfikującej rodzaje przemysłu pod kątem zaliczenia ich do „<i>przemysłu wysokich technologii</i>” lub przemysłu nie zaliczającego się do tej kategorii. Odrębnym problemem jest to, że proponowany zapis skonstruowany jest w sposób sprzeczny z logiką - należy bowiem zapytać, czy wprowadzenie takiego zapisu oznacza, że przemysł, w tym przemysł wysokich technologii nie zalicza się do usług? Jeżeli nie zalicza się do usług, to sformułowanie „<i>pod zabudowę budynkami usługowymi, w tym przemysłu wysokich technologii</i>” jest wewnętrznie sprzeczne. Jeżeli natomiast „<i>przemysł wysokich technologii</i>” zalicza się do usług, to jaki jest cel wskazania go ponownie, skoro został już wskazany w szerszym kontekście, jako usługi, których jest częścią? W tym drugim przypadku należy także zapytać, czy przemysł nie zaliczający się do „<i>wysokich technologii</i>” również zalicza się do usług? Jeżeli nie, to według jakich kryteriów nastąpi zaliczenie danego rodzaju przemysłu do „<i>wysokich technologii</i>”? Należy wziąć pod uwagę, że tworzony plan zagospodarowania przestrzennego ma stać się aktem prawa miejscowego. Zapisy planu, jako przepisy prawa miejscowego muszą być konkretne. Ich spełnienie jest bowiem obowiązkiem, a przy wydawaniu decyzji administracyjnej, jaką jest np. pozwolenie na budowę. Dlatego plan zagospodarowania przestrzennego powinien posługiwać się wyłącznie pojęciami zdefiniowanymi w nim, pojęciami zdefiniowanymi w odrębnych przepisach prawa, lub pojęciami o znaczeniu ugruntowanym w orzecznictwie.</p> <p>2. Postuluje wykreślenie §20 ust. 2 pkt 1). Uzasadnienie: W §20 ust. 2 pkt 1) zamieszczony został zapis nakazujący „<i>lokalizację budynków w sposób zgodny z zasadami aerodynamiki - optymalizujących intensywność przewietrzania i poprawiających parametry środowiska w tym zakresie</i>”. Jest to zapis absolutnie nieprecyzyjny, który w efekcie spowoduje niewyobrażalny bałagan w zakresie procedur administracyjno-budowlanych. Czy w Wydziale Architektury Urzędu Miasta Krakowa jest zatrudniony specjalista o specjalności „aerodynamika”, potrafiący ocenić czy budynek zlokalizowany jest zgodnie z zasadami aerodynamiki? Sprawdzenie, czy „<i>budynek zlokalizowany jest w sposób zgodny z zasadami aerodynamiki - optymalizujących intensywność przewietrzania i poprawiających parametry środowiska w tym zakresie</i>” będzie bowiem obowiązkiem organu wydającego decyzję. Jeżeli brak jest przepisów, zasad, lub orzecznictwa w tym zakresie, to jest to zapis niemożliwy do spełnienia; nie ma bowiem żadnej podstawy do wskazania obiektywnych kryteriów, jakie należy spełnić, aby projekt uznany został za „<i>optymalizujący intensywność przewietrzania</i>”. Plan zagospodarowania przestrzennego nie powinien, nie może wręcz, wprowadzać obowiązku spełnienia kryteriów, które ani w tym planie, ani w przepisach odrębnych, ani w normach, ani w orzecznictwie nie zostały określone. Parametry takie jak wysokość budynków, maksymalna powierzchnia zabudowy - są standardowo w planie określane - taka sytuacja jest klarowna zarówno dla inwestora, jak i organu administracji architektoniczno-budowlanej. Nie ma natomiast ani w projekcie planu, ani w żadnej ustawie, bądź normie, kryteriów, pozwalających na uznanie lokalizacji budynku za „<i>optymalną pod względem przewietrzania i poprawiającą parametry środowiska w tym zakresie</i>”. Ponadto nie sprecyzowano w projekcie planu, jakie parametry środowiska mają ulec poprawie w wyniku lokalizacji budynku. Jaka jest wyjściowa wartość tych parametrów i jak należy obliczyć ich wartość z uwzględnieniem planowanej zabudowy? Czy obowiązek udowodnienia, że lokalizacja budynku poprawia „<i>parametry środowiska</i>” spoczywał będzie na inwestorze?</p>	233/4, 232/4, 236 obr. K-53	U.4	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części pkt 1, w pkt 2, w pkt 4, w pkt 5, w pkt 6</b>	<p>Ad 1. Nieuwzględniona w zakresie skorygowania zapisu § 20 ust. 1, gdyż zasady i definicja są właściwe i stosowane w sporządzanych i obowiązujących planach miejscowych. Nie budzą wątpliwości interpretacyjnych i nie zostaną zmienione. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia pojęcie „<i>przemysł wysokich technologii</i>” jest zdefiniowane.</p> <p>Ad 2. Nieuwzględniona. Kwestionowany zapis jest stosowany w innych planach miejscowych (m. in. w obowiązującym mpzp obszaru „Balice II”) i nie zostaje zmieniony. Wskazuje on na konieczność realizacji zabudowy w układzie równoleżnikowym.</p> <p>Ad 4. Nieuwzględniona. Parkingi naziemne (terenowe) mogą stanowić jedynie 10% miejsc wymaganych i ustalenia w tym zakresie pozostawia się bez zmian. W terenie U.4 można zrealizować wielostanowiskowy garaż jako samodzielny budynek jedno lub wielokondygnacyjny – zgodnie z ustaleniami zawartymi w § 13 ust. 9 projektu planu.</p> <p>Ad 5. Nieuwzględniona. Wymóg zachowania odpowiedniej odległości budynku od granicy działki ewidencyjnej jest związany z ograniczeniem oddziaływania obiektu na tereny sąsiednie. Obszar projektu planu położony jest w ustalonym w Studium <i>Projekcie Strategicznym Miasta Krakowa „Balice”</i> skonfigurowanym jako pakiet projektów o charakterze metropolitalnym, wśród których znajdują się przedsięwzięcia inwestycyjne związane z rozbudową lotniska, modernizacją linii kolejowej, budową i rozbudową układu drogowego oraz realizacją obiektów usługowych. Obszar taki wymaga kompleksowych rozwiązań i założeń spójnych architektonicznie, by przekształcenie niezainwestowanych terenów następowało w sposób uporządkowany. Stąd zabudowa działek powinna następować nie poprzez zabudowę wąskich działek jako osobne i niezależne inwestycje, a raczej w ramach zagospodarowania większych obszarów, tj. potraktowania wyznaczonych terenów jako całość inwestycyjną.</p> <p>Ad 6. Nieuwzględniona. Utrzymuje się zapis o zakazie lokalizacji miejsc parkingowych (postojowych) w <i>strefie zieleni</i>, która ma na celu maksymalnie możliwą ochronę istniejącej zieleni i kształtowanie nowej, stąd lokalizowanie parkingów w tej strefie stałoby w sprzeczności z jej celem.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>Należy także zapytać, czy w przypadku składania projektów wymagana będzie opinia rzeczoznawcy z zakresu aerodynamiki?</p> <p>W związku z tym, że ani pojęcie <i>optymalizacji pod względem aerodynamicznym</i>, ani <i>parametry środowiska</i>, które miałyby ulec poprawie w wyniku zlokalizowania budynku nie zostały zdefiniowane w projekcie uchwały, a równocześnie brak jest przepisów odrębnych, o których mowa jest w §4 pkt. 2, należy też zauważyć, że w konsekwencji sprawia to, że §4 pkt 2 jest błędny - ponieważ zawiera nieprawdziwą informację - nie można bowiem rozumieć wskazanych pojęć zgodnie z ich definicjami zawartymi w przepisach odrębnych, skoro takie definicje (tzn. „<i>optymalny pod względem aerodynamicznym</i>” lub „<i>parametry środowiska</i>”) w żadnych przepisach nie istnieją.</p> <p>Wnosi o wykreślenie tego bezprecedensowego i zbędnego zapisu, wprowadzającego do procedury administracyjno-budowlanej konieczność spełnienia pozaustawowego, niezdefiniowanego kryterium, lub o podanie podstawy prawnej takiego zapisu.</p> <p>3. (...)</p> <p>4. Postuluje w §13 pkt 9 ppkt 3): zwiększyć dopuszczenie naziemnych miejsc parkingowych (postojowych) naziemnych z 10% do 50%. Uzasadnienie: wybudowanie 90% miejsc parkingowych podziemnych jest kompletnie nieopłacalne w tym rejonie, taki zapis spowoduje zablokowanie jakichkolwiek inwestycji w tym rejonie.</p> <p>5. Postuluje w §20 pkt 2 dopisać ppkt 7) o treści: „możliwość lokalizacji budynków bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką.” Uzasadnienie: teren objęty mpzp składa się z kilkuset wąskich działek ewidencyjnych, które można sukcesywnie zabudowywać z dużą planowaną intensywnością tylko wówczas, gdy plan umożliwi zabudowę w granicy działek.</p> <p>Brak takiego zapisu na wiele lat zablokuje inwestycje w rejonie lotniska i „zakonserwuje” te tereny jako nieużytki.</p> <p>Brak zapisu w planie o możliwości zabudowy w granicy działek zmusi właścicieli i inwestorów planujących nowe budynki w granicy działek do występowania do właściwego ministra o zgodę na odstępstwo, co byłoby zbędne w przypadku wprowadzenia proponowanego zapisu do mpzp.</p> <p>Proponowany zapis jest już wprowadzony przez Gminę Miasta Krakowa w wielu obowiązujących planach z.p., co znacznie poprawiło zagospodarowanie tych terenów, które są bardzo rozdrobnione z dużą ilością działek ewidencyjnych.</p> <p>6. Postuluje w §8 punkt 7 podpunkt 4) wykreślenie litery c) lub dopuszczenie możliwości lokalizowania w strefie zieleni parkingów zielonych.</p>				
17.	18	[...]* [...]* [...]*	<p>Składa uwagi:</p> <p>Zwracają uwagę, że Art. 46 ust. 1 ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Megaustawa) wskazuje, że mpzp nie może ustanawiać zakazów, a przyjmowane w nim rozwiązania nie mogą uniemożliwiać lokalizowania inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, jeżeli taka inwestycja jest zgodna z przepisami odrębnymi. Ustawodawca zezwolił zatem, aby zasada władztwa planistycznego gminy doznawała pewnych ograniczeń przy ustalaniu zasad dotyczących lokalizowania określonego rodzaju inwestycji celu publicznego.</p> <p>Projekt uchwały jest częściowo sprzeczny z regulacjami Megaustawy, gdyż §7 ust. 12 pkt 2-3) tylko pozornie zezwalają na lokalizację inwestycji telekomunikacyjnych z zakresu łączności mobilnej na terenie planu. Ponieważ plan wprowadza zakaz lokalizowania wolnostojących masztów antenowych na całym obszarze za wyjątkiem terenów KK.1-KK.3, to jest terenów kolejowych, po których bieżąca trasa kolejowa oraz trakcja kolejowa, to uznać należy, że nie ma technicznych możliwości zlokalizowania na nich masztów wolnostojących (z reguły większych/wyższych konstrukcji). Tym bardziej jest to niemożliwe, że stosownie do §7 ust. 12 pkt 4) projektu infrastruktura telekomunikacyjna nie może negatywnie oddziaływać na urządzenia radiolączności kolejowej bądź urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Tym samym – pomimo, że obszar planu jest zabudowany w nikłym stopniu, a większość terenu to niezagospodarowane ziemie, bądź</p>	obszar planu		<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</b>	<p>Nieuwzględniona.</p> <p>W ustaleniach projektu planu zgodnie z § 7 ust. 12 zostały zawarte zasady (nakazy, zakazy i dopuszczenia) odnoszące się do lokalizowania wskazanych w uwadze urządzeń i obiektów budowlanych, tj. inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej – infrastruktury telekomunikacyjnej (w tym telefonii komórkowej). Wprowadzono m.in. zakaz lokalizacji wolnostojących masztów z zakresu łączności publicznej w niektórych terenach. Zakaz ten nie ogranicza rozwoju sieci bezprzewodowych, a jedynie wyklucza pewien rodzaj urządzenia (wolnostojący maszt). Nie wpływa to na możliwość lokowania urządzeń łączności na budynkach, które zgodnie z przeznaczeniem ustalonym w projekcie planu będą lokalizowane w obszarze planu.</p> <p>Zapis dotyczący oddziaływania na urządzenia kolejowe lub lotnicze nie ma na celu ustalenia nowych regulacji, lecz jedynie zwrócić uwagę, że w tym zakresie obowiązują odrębne przepisy. Wymóg ten został nałożony w uzyskanym uzgodnieniu.</p> <p>Zgodnie z ustawą (art. 1 ust. 2) „w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym uwzględnia się zwłaszcza wymagania ład przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury, walory architektoniczne i krajobrazowe,(...) wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia (...),</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>parkingi na potrzeby klientów pobliskiego lotniska Kraków-Balice – plan nie zezwala na zlokalizowanie wolnostojących masztów na całym obszarze.</p> <p>Iluzoryczne, z punktu widzenia praktycznych możliwości zlokalizowania infrastruktury z zakresu łączności publicznej (anteny, stacje bazowe, maszty), jest także postanowienie §7 ust. 12 pkt 3) projektu, zgodnie z którym lokalizacja jest dozwolona na obiektach budowlanych w terenach U.1-U.9 oraz UL.1 i UL.2. Wskazać należy, że na wymienionych terenach niemal w ogóle nie ma żadnych obiektów budowlanych (jednocześnie nie można na tych terenach lokalizować wolnostojących masztów antenowych) – są to albo niezagospodarowane ziemie, albo prywatne, komercyjne parkingi na potrzeby klientów lotniska. Natomiast tereny z zabudową jednorodzinną są całkowicie wyłączone z możliwości lokalizacji inwestycji z zakresu łączności publicznej – choć Megaustawa nie zakazuje lokalizacji na takich terenach. W konsekwencji pomimo zapisów planu pozornie zezwalających na lokalizowanie inwestycji telekomunikacyjnych (mobilnych), w praktyce na całym terenie mpzp jest to niemożliwe albo niemal całkowicie technicznie utrudnione ponad racjonalną i efektywną miarę.</p> <p>W dalszej kolejności podkreślamy, że postanowienie, zgodnie z którym infrastruktura telekomunikacyjna nie może powodować zakłóceń lub negatywnego oddziaływania na urządzenia radiołączności kolejowej bądź urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz nie może negatywnie oddziaływać na pracę lotniczych urządzeń naziemnych (LUN) i powodować zakłóceń ich użytecznych sygnałów w przestrzeni, jest postanowieniem zbędnym i blankietowym z punktu widzenia ustalania zasad lokalizowania takiej infrastruktury. Oczywiście jest, że żadna infrastruktura techniczna nie może negatywnie oddziaływać na pracę innych urządzeń, przy czym ustalanie wzajemnych relacji pracy takich urządzeń nie mieści się w zakresie władztwa planistycznego gminy i pozostaje poza zakresem wiedzy i kognicji urzędników w sprawach dotyczących lokalizowania infrastruktury technicznej. Z tego względu postanowienie §7 ust. 12 pkt 4 projektu ma znaczenie jedynie hasłowe, ale nie statuuje żadnych zasad, których dotrzymanie mogłoby być choćby hipotetycznie sprawdzone przez organy administracji publicznej wydające decyzje architektoniczno-budowlane.</p> <p>Niezrozumiałe, nadmiarowe, niedopuszczalne i niezgodne z art. 46 Megaustawy jest opisowe określenie zasady obsługi obszaru w zakresie infrastruktury technicznej (§12 ust. 1 pkt 5) – zarówno telekomunikacyjnej, jak i elektroenergetycznej. Plan nakazuje, aby lokalizacja obiektów i urządzeń budowlanych z zakresu elektroenergetyki i telekomunikacji następowała z nakazem uwzględniania ochrony zdrowia ludności przed oddziaływaniem (promieniowaniem) pól elektromagnetycznych, przy czym nie wyjaśnia co pod pojęciem tego nakazu się mieści. Ochrona zdrowia ludności przed oddziaływaniem pól elektromagnetycznych stanowi domenę przepisów bezwzględnie obowiązujących z zakresu ochrony środowiska. Nie są to przepisy lokalne, tworzone przez samorządy, ale ustawy i rozporządzenia, które obowiązują wszystkich adresatów zawartych w nich norm. W szczególności zastosowanie mają art. 121 i 122 ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz wydane na podstawie delegacji ustawowej z art. 122 PoŚ dwa rozporządzenia wykonawcze – Rozporządzenie z dnia 17 grudnia 2019 r. Ministra Zdrowia w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektroenergetycznych w środowisku (Dz. U. z 2019 r., poz. 2448) i Rozporządzenie z dnia 17 lutego 2020 r. Ministra Klimatu w sprawie sposobów sprawdzania dotrzymania dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz.U. z 2020 r., poz. 258 ze zm.).</p> <p>Skoro zatem przepisy rangi ustawowej i akty wykonawcze (rozporządzenia) regulują daną materię w sposób bezwzględnie obowiązujący, to brak jest przesłanek, aby w akcie prawa miejscowego ustalać niejasne i nie wiadomo do czego się odnoszące zasady związane z tą tematyką. Nie wiadomo bowiem, czy przedmiotowe regulacje Uchwały to nic innego jak hasłowe i zbędne przypomnienie – w odniesieniu jedynie do instalacji telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych – o konieczności przestrzegania przepisów ustawowych z zakresu ochrony środowiska, w tym przypadku ochrony przed promieniowaniem elektromagnetycznym, czy też jest to norma, która zezwoli organom administracji publicznej na dowolne, uznaniowe i pozbawione podstaw prawnych żądanie dostosowania instalacji telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych do wymagań</p>			<p><i>potrzeby interesu publicznego, potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności sieci szerokopasmowych</i>".</p> <p>Plan miejscowy jako narzędzie kształtowania polityki przestrzennej gminy wprowadza regulacje dotyczące możliwości lokalizacji ww. urządzeń i obiektów budowlanych. Wprowadzone w projekcie planu ograniczenia w zakresie lokalizacji obiektów łączności, uwzględniające m. in. wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi oraz walory architektoniczne i krajobrazowe przestrzeni, nie naruszają art. 46 tzw. megaustawy i mieszczą się w zakresie tzw. „władztwa planistycznego gminy”, określonego w ustawie.</p>	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			wykraczających poza normy i limity ustalone przez ustawodawcę, ale w ramach „uwzględniania ochrony zdrowia mieszkańców”.				
18.	19	[...]* [...]*	Składają następującą uwagę: Dla punktu 2 §9 należy zmienić zapis: „Prowadzenie robót ziemnych przy stanowisku archeologicznym należy prowadzić zgodnie z przepisami odrębnymi.” Na „Prowadzenie robót ziemnych na terenie objętym planem wymaga uzyskania zgody Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków zgodnie z odrębnymi przepisami” Uzasadnienie: Ustalając w podpunkcie 2 punktu 1 §9 Projektu Planu strefę nadzoru archeologicznego dla całego obszaru planu domyślnie wprowadza się obowiązek prowadzenia badań archeologicznych w formie nadzoru prac ziemnych dla całości terenu objętego planem. W związku z powyższym teren planu określany jest jako teren, na którym występują zabytki archeologiczne, czyli zgodnie z art. 31 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (tekst jednolity z dnia 23 marca 2022, Dz. U. 2022 poz. 840) osoba fizyczna lub prawna ma obowiązek pokryć koszty badań archeologicznych - w tym wypadku kosztów badań archeologicznych w formie nadzoru dla strefy nadzoru archeologicznego i wyprzedzających badań ratowniczych dla zidentyfikowanych stanowisk archeologicznych. Istniejący zapis z punktu 2 jest więc niezgodny z podpunktem nr 2 punktu 1 §9.	obszar planu		<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</b>	Nieuwzględniona. Kwestionowany zapis jest wynikiem uzyskanego uzgodnienia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, taki właśnie został wskazany i nie zostaje zmieniony. Stanowisko archeologiczne, a strefa nadzoru archeologicznego, to odrębne elementy projektu planu. Ponadto w zapisach planu miejscowego nie można stosować nakazów nakładających wymóg wyprzedzającego uzyskania zgód innych organów, które to zgody mogą wynikać z przepisów odrębnych.
19.	20	[...]* (uwaga w 2 egz.)	Składa uwagi (...) z prośbą o ich rozpoznanie i uwzględnienie. Uwagi dotyczą działek z obrębu 0053 Kraków – Krowodrza, oznaczonych na projektowanym terenie jako: - U.1 – tereny zabudowy usługowej, - MN.2 - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, - MN/U.2, MN/U.3 – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, - KDD.1 – tereny dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej.  Wyżej wymienione tereny są przyległe lub sąsiadują z działkami o numerach 359/4 oraz 361, (...).  Wnosi o następujące zmiany do projektu miejscowego planu zagospodarowania w poniższych aspektach:  1. Generalnie wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek, na których był projektowany do terenu zabudowy mieszanej MN/U.  2. W przypadku niemożności zastąpienia planowanego terenu U.1, terenami MN/U, wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż: a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne, realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp., b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych, c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 60%, d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1, e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m, f) w par. 18 ust. 2 maksymalna długość elewacji frontowej zostanie ograniczona do 50m.  3. Poza zmianami generalnymi dla strefy U.1, opisanymi w pkt. 2 powyżej, wnosi również o następujące zmiany projektowanej uchwały oraz planu: a) zmianę rysunku planu, poprzez rozszerzenie projektowanej <i>strefy zieleni izolacyjnej</i> w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3, b) wnosi o ustanowienie zakazu dokonywania zmian poziomu rzędnej <i>terenu istniejącego</i> dla obszarów U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3, w tym także wyłączenie wyjątku, wynikającego z par. 8 ust. 13 dla tych terenów,	359/4, 361 obr. K-53	MN.2 MN/U.2 MN/U.3 U.1 KDD.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, w pkt 2b-2f, w pkt 3a-3f, w pkt 4, w pkt 5</b>	Ad 1. Nieuwzględniona. 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). Ustalenie na przedmiotowych działkach zabudowy jednorodzinnej (również o funkcji mieszanej MN/U) byłoby niezgodne ze Studium, w którym jako kierunek rozwoju wskazano: U – Tereny usług oraz KD – Tereny komunikacji.  Ad 2a. Nieuwzględniona w zakresie części usług opisanych w uwadze jako „uciążliwe”. Nie wszystkie wymienione w uwadze usługi mogą być wyłączone, gdyż np. parkingi są niezbędne do właściwego i zgodnego z zapisami projektu planu zagospodarowania terenu. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia, w terenie U.1 wykluczono możliwość realizacji większości usług uciążliwych. Usługi, takie jak stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne, nie mogą być realizowane w terenie U.1, gdyż są niezgodne z przeznaczeniem tego terenu.  Ad 2b. Nieuwzględniona. Dopuszczenie w terenie U.1 garażu podziemnego jako samodzielny obiekt budowlany jest celowe, gdyż dzięki temu ograniczone zostaną miejsca naziemne (terenowe). Wpłyne to na poprawę jakości przestrzeni, w której więcej może zostać zagospodarowana jako tereny zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym.  Ad 2c. Nieuwzględniona. Przyjęty minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego (30%) – zwiększony w stosunku do wskazanego w Studium – jest prawidłowy dla zabudowy usługowej i zapewnia odpowiednie proporcje terenu, w tym powierzchnię zieleni w terenie przeznaczonym do zainwestowania na cele usługowe. Pozwala zagospodarować teren inwestycji w sposób racjonalny, tj. z zapewnieniem prawidłowej obsługi terenu wokół budynku.  Ad 2d. Nieuwzględniona. Utrzymuje się przyjęty w projekcie planu wskaźnik intensywności zabudowy. Jego wielkość wynika z pozostałych parametrów i ustaleń projektu planu. Przywołany w uwadze wskaźnik do 1,0 nie odpowiada przyjętym w projekcie planu pozostałym parametrom.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>c) w par. 7 ust. 12 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której będą dopuszczone lokalizacje dla inwestycji z zakresu łączności publicznej, takich jak anteny, maszty, stacje bazowe i inne urządzenia techniczne, zlokalizowane na obiektach budowlanych,</p> <p>d) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji garaży i parkingów samochodowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, które będą samodzielnymi obiektami. Wnosi aby garaże oraz parkingi były dopuszczone poprzez wyraźne określenie, iż mogą one zaistnieć jedynie w związku z obsługą budowli, zgodnie z warunkami, określonymi w par. 13 ust. 8.</p> <p>e) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej (w tym stacji bazowych telefonii komórkowych). Zapisy tego paragrafu nie korelują z zapisami par. 7 ust. 12 pkt 2 projektowanej uchwały.</p> <p>f) w par. 12 ust. 6 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której ustala się możliwość lokalizacji stacji elektroenergetycznej 110 kV/SN i większych.</p> <p>4. W par. 13 ust. 4 projektowanej uchwały wnosi o zmniejszenie parametrów drogi, oznaczonej jako KDD.1 – dla ulicy Amazonek. Obecnie droga ta jest przeznaczona jako droga dojazdowa do posesji i ma szerokość ok. 3m. Nie widzi uzasadnienia dla projektowania drogi o szerokości 8m (z poszerzeniami do aż 15m) dla drogi, która służyć ma dojazdowi do zaledwie kilku posesji.</p> <p>5. W konsekwencji ustalania zbyt wysokich parametrów szerokości dla drogi KDD.1 nie widzi uzasadnienia ustanowienia nieprzekraczalnej linii zabudowy dla działek 359/4, 361 (...), jak też działek sąsiednich w obecnej formie tj. ok. 10m od obecnej krawędzi ulicy Amazonek. Uważa, iż jest to bardzo krzywdzące rozwiązanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych przy ul. Amazonek ze względu na niemożność zabudowy dużej części powierzchni działek (w przypadku (...) działek będzie to ok. 400-500m<sup>2</sup>) oraz skutkować będzie znaczącym spadkiem wartości tych nieruchomości. Dodatkowo jako płatnicy podatku od nieruchomości, będą płacić daniny za teren budowlany, którego nie będzie można przeznaczyć na cele budowlane.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>1. Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikającej ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Taki stan rzeczy kłóci się z ustanowieniem w tym miejscu strefy usługowej, mając na uwadze brak istniejącej, ani też projektowanej na tym obszarze kanalizacji sanitarnej czy też deszczowej.</p> <p>2. Teren U.1 obecnie wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Dopuszczenie możliwości budowy parkingów wielostanowiskowych jako samodzielnych budowli będzie skutkowało możliwością zabudowy terenu U.1 jako parkingi wielostanowiskowe, obsługujące ruch związany z bliskim sąsiedztwem Portu Lotniczego Kraków-Balice. Taka zabudowa terenu U.1 w bliskim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej spowoduje całodobowe i mocno oddziaływujące na spokój mieszkańców utrudnienie. Czynne 24h parkingi wielostanowiskowe spowodują niemożność zachowania ciszy nocnej oraz odpowiedniego miru domowego mieszkańców zabudowy jednorodzinnej. Wartym odnotowania argumentem jest także możliwe zwiększenie zapylenia oraz zanieczyszczenia powietrza przez spaliny parkujących pojazdów, całodobowy hałas spowodowany ruchem oraz błyski świateł, generowane przez poruszające się po parkingach pojazdy. Dodatkowo, rozbudowane parkingi wielostanowiskowe będą zagrożeniem dla ochrony wód powierzchniowych, ponieważ z racji braku kanalizacji deszczowych, zanieczyszczenia ropopochodne będą wprost przenikały do gleby.</p> <p>3. Zaprojektowany bufor, oddzielający zabudowę MN.1 i MN.2 od strefy U.1 w postaci strefy zieleni izolacyjnej i częściowo poprzez stworzenie strefy mieszanej MN/U.2 i MN/U.3 jest niewystarczający i nie odzwierciedla stanu rzeczywistego, gdyż tereny MN/U.2 i MN/U.3 już w tym momencie zabudowane są zabudową mieszkaniową, stąd osoby zamieszkujące strefę MN/U.2 i MN/U.3 (...) nie będą posiadały żadnej ochrony przed możliwymi usługami uciążliwymi na terenie U.1, jeśli takie będą dopuszczone.</p> <p>4. Bardzo ważną kwestią jest to, że tereny oznaczone jako MN.1 i MN.2 oraz MN/U.2 i MN/U.3 leżą w obniżeniu terenu, w dodatku otoczone są od strony wschodniej i południowej nasypami drogowymi. Wielokrotnie tereny te były podtapiane z uwagi na</p>				<p>Ad 2e. Nieuwzględniona. Zabudowa usługowa o tak niskim parametrze wysokości nie jest właściwym rozwiązaniem dla obszaru położonego w ustalonym w Studium <i>Projekcie Strategicznym Miasta Krakowa „Balice”</i> skonfigurowanym jako pakiet projektów o charakterze metropolitalnym, wśród których znajdują się przedsięwzięcia inwestycyjne związane z rozbudową lotniska, modernizacją linii kolejowej, budową i rozbudową układu drogowego oraz realizacją obiektów usługowych. Dla terenu U.1 położonego między zabudową jednorodziną i autostradą, dodatkowo ograniczonego od południa wiaduktem ul. Olszanickiej, z obsługą komunikacyjną poprzez drogę serwisową – przyjęto odmienne ustalenia w porównaniu do pozostałych terenów U, m. in. zmniejszono wskaźniki inwestycyjne i obecnie są one właściwe dla tego obszaru. Maksymalna wysokość zabudowy 16 m pozwoli lepiej ochronić teren zabudowy jednorodzinnej przed hałasem od autostrady.</p> <p>Ad 2f. Nieuwzględniona. Przyjęta szerokość elewacji frontowej jest prawidłowa i nie zostaje zmieniona. Wskazanie w projekcie planu szerokość elewacji nie jest ustaleniem obligatoryjnym nakazanym przepisami ustawy i w wielu planach miejscowych nie wprowadza się regulacji dla długości/szerokości elewacji. W przypadku obszaru przedmiotowego projektu planu, ze względu na specyfikę obszaru strategicznego, w tym m. in. zalecenie optymalizacji przewietrzania oraz ograniczenie wielkości kubatury obiektów wprowadzone zostały zapisy odnośnie długości elewacji frontowej dla budynków usługowych.</p> <p>Ad 3a. Nieuwzględniona. W terenach MN/U może być realizowana zarówno zabudowa jednorodzinna jak też zabudowa usługowa. Docelowo wskazane byłoby przekształcenie terenów MN/U w zabudowę wyłącznie usługową, gdyż jest to obszar narażony na nadmierne niekorzystne oddziaływanie dróg. Stąd nie zostały wyznaczone strefy zieleni pomiędzy terenami o wyłącznej funkcji usługowej, a takimi, które potencjalnie wskazane są pod takie przekształcenie.</p> <p>Ad 3b. Nieuwzględniona. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w zakresie poziomu terenu. Proponowany w uwadze zapis doprowadziłby do zakazu jakichkolwiek działań inwestycyjnych w terenach MN/U.2, MN/U.3, U.1, tj. wykluczenie tych terenów z zabudowy.</p> <p>Ad 3c. Nieuwzględniona. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w zakresie infrastruktury telekomunikacyjnej. Zapisy projektu planu wprowadzają ograniczenia w ich rodzaju, jednak nie jest wskazane w obszarach usługowych ich całkowite wykluczenie.</p> <p>Ad 3d. Nieuwzględniona. Nie zostaje zmieniony zapis § 8 ust. 11, gdyż miejsca parkingowe (postojowe) są niezbędne dla prawidłowej obsługi terenu wskazanego do zainwestowania obiektami kubaturowymi. W terenach MN/U.2 i MN/U.3 można realizować wolnostojące garaże o wysokości do 4,5 m, bez możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielne obiekty budowlane (§ 17 ust. 3 projektu planu). W terenie U.1 nie zostały dopuszczone samodzielne garaże wielostanowiskowe w formie wolnostojących budynków wyłącznie o takiej funkcji, bez równoczesnego wybudowania obiektu zgodnie z przeznaczeniem ustalonym w § 18 ust. 1. Wybudowanie garażu jest uwarunkowane realizacją budynków o funkcji wynikającej z podstawowego przeznaczenia terenu.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>brak kanalizacji deszczowej oraz brak możliwości odprowadzenia wód opadowych. Projektowany teren U.1 obecnie użytkowany jest wyłącznie jako tereny rolnicze/zielone, co sprawia, że jego chłonność wód opadowych jest niezakłócona a mimo to sąsiednie tereny są mokre i wielokrotnie podtapiane. Obszar U.1 położony jest powyżej (chodzi o rzędną terenu) terenów obecnie zabudowanych zabudową mieszkaniową. Zbyt intensywna zabudowa terenu U.1 jedynie pogorszy i tak złe stosunki wodno-prawne sąsiadujących nieruchomości, przyczyni się do zalewania piwnic oraz przesiąkania fundamentów zabudowań, dlatego wnosi o podniesienie wskaźników stref biologicznie czynnych dla tych terenów. Obecnie, ani też w bliższej przyszłości nie będzie możliwości odprowadzenia wód opadowych z terenu U.1, rozwiązanie w postaci budowy zbiorników odprowadzających nie sprawdzi się z powodu możliwości gnieźdzenia się w nich insektów(komarów), które będą uciążliwe dla mieszkańców stref MN i MN/U.</p> <p>5. Tereny MN/U.2 oraz MN/U.3 obecnie już są zabudowane zabudową mieszkaniową jednorodzinną, dlatego też wnosi o dopuszczenie możliwości zagospodarowania terenu U.1 także zabudową mieszkaniową. Utworzenie na terenie U.1 strefy mieszanej MN/U, przyczyni się do uzupełnienia stanu faktycznego i będzie w zgodzie z zapisami par. 8 ust. 8 projektowanej uchwały, jak również z nadrzędnymi zasadami tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych. W ( ) ocenie zbyt wiele ustaleń dotyczących planu dla stref U.1, MN/U.2 i MN/U.3 nie zabezpiecza dostatecznie interesów i spokoju mieszkańców stref MN.2, MN/U.2 i MN/U.3, wycelowane są one zbyt intensywnie w funkcje instytucji (port lotniczy, drogi publiczne), w działalność sektora usług i przemysłu kosztem ograniczenia komfortu mieszkańców tych terenów. (...)</p>				<p>Ad 3e. Nieuwzględniona. Zapisy zawarte w § 8 ust. 11 wskazują wyjątki dopuszczone w obszarze planu, a ich szczegółowe możliwości realizacji/lokalizacji określone zostały w pozostałych ustaleniach tekstu planu, stąd ustalenia należy czytać łącznie.</p> <p>Ad 3f. Nieuwzględniona. Wskazanie lokalizacji stacji elektroenergetycznych w terenach U i UL, jest właściwe, gdyż nowy niezainwestowany obszar z docelowym zagospodarowaniem głównie pod zabudowę usługową będzie wymagać wykonania takiej stacji. Przy jej realizacji brana będzie pod uwagę lokalizacja nie mająca negatywnego oddziaływania na zabudowę mieszkaniową.</p> <p>Ad 4. Nieuwzględniona. Parametry są właściwe dla drogi publicznej klasy dojazdowej i nie zostaną zmienione. Ul. Amazonek jest publiczną drogą gminną, tak więc pozostawienie jej pasa drogowego o dotychczasowej szerokości jest niedopuszczalne i niezgodne z przepisami. Obecna szerokość pasa drogowego wynosi miejscami niecałe 4 m, co zagraża bezpieczeństwu pieszych, poruszających się pasem drogowym oraz miejscowo uniemożliwia minięcie się dwóch pojazdów. Poszerzenie jej w liniach rozgraniczających do 8 m jest konieczne dla prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru.</p> <p>Ad 5. Nieuwzględniona. Nieprzekraczalne linie zabudowy, wyznaczone zgodnie z przepisami odrębnymi, nie mogą zostać zmienione (przesunięte).</p>
20.	21	[...]*	<p>Składa uwagi (...) z prośbą o ich rozpoznanie i uwzględnienie. Uwagi dotyczą działek z obrębu 0053 Kraków – Krowodrza, oznaczonych na projektowanym terenie jako:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- U.1 – tereny zabudowy usługowej,</li> <li>- MN.2 - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,</li> <li>- MN/U.2, MN/U.3 – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej,</li> <li>- KDD.1 – tereny dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej.</li> </ul> <p>Wyżej wymienione tereny są przyległe lub sąsiadują z działkami o numerze 354, (...)</p> <p>Wnosi o następujące zmiany do projektu miejscowego planu zagospodarowania w poniższych aspektach:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Generalnie wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek, na których był projektowany do terenu zabudowy mieszanej MN/U.</li> <li>2. W przypadku niemożności zastąpienia planowanego terenu U.1, terenami MN/U, wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne, realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp.,</li> <li>b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych,</li> <li>c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 60%,</li> <li>d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1,</li> <li>e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m,</li> <li>f) w par. 18 ust. 2 maksymalna długość elewacji frontowej zostanie ograniczona do 50m.</li> </ol> </li> <li>3. Poza zmianami generalnymi dla strefy U.1, opisanymi w pkt. 2 powyżej, wnosi również o następujące zmiany projektowanej uchwały oraz planu:</li> </ol>	354 obr. K-53	MN.2 MN/U.2 MN/U.3 U.1 KDD.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, w części pkt 2a, w pkt 2b-2f, w pkt 3a-3f, w pkt 4, w pkt 5</b>	<p>Ad 1. Nieuwzględniona. 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). Ustalenie na przedmiotowych działkach zabudowy jednorodzinnej (również o funkcji mieszanej MN/U) byłoby niezgodne ze Studium, w którym jako kierunek rozwoju wskazano: U – Tereny usług oraz KD – Tereny komunikacji.</p> <p>Ad 2a. Nieuwzględniona w zakresie części usług opisanych w uwadze jako „uciążliwe”. Nie wszystkie wymienione w uwadze usługi mogą być wyłączone, gdyż np. parkingi są niezbędne do właściwego i zgodnego z zapisami projektu planu zagospodarowania terenu. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia, w terenie U.1 wykluczono możliwość realizacji większości usług uciążliwych. Usługi, takie jak stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne, nie mogą być realizowane w terenie U.1, gdyż są niezgodne z przeznaczeniem tego terenu.</p> <p>Ad 2b. Nieuwzględniona. Dopuszczenie w terenie U.1 garażu podziemnego jako samodzielny obiekt budowlany jest celowe, gdyż dzięki temu ograniczone zostaną miejsca naziemne (terenowe). Wpłyne to na poprawę jakości przestrzeni, w której więcej może zostać zagospodarowana jako tereny zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym.</p> <p>Ad 2c. Nieuwzględniona. Przyjęty minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego (30%) – zwiększony w stosunku do wskazanego w Studium – jest prawidłowy dla zabudowy usługowej i zapewnia odpowiednie proporcje terenu, w tym powierzchnię zieleni w terenie przeznaczonym do zainwestowania na cele</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>a) zmianę rysunku planu, poprzez rozszerzenie projektowanej <i>strefy zieleni izolacyjnej</i> w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3,</p> <p>b) wnosi o ustanowienie zakazu dokonywania zmian poziomu rzędnej <i>terenu istniejącego</i> dla obszarów U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3, w tym także wyłączenie wyjątku, wynikającego z par. 8 ust. 13 dla tych terenów,</p> <p>c) w par. 7 ust. 12 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której będą dopuszczone lokalizacje dla inwestycji z zakresu łączności publicznej, takich jak anteny, maszty, stacje bazowe i inne urządzenia techniczne, zlokalizowane na obiektach budowlanych,</p> <p>d) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji garaży i parkingów samochodowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, które będą samodzielnymi obiektami. Wnosi aby garaże oraz parkingi były dopuszczone poprzez wyraźne określenie, iż mogą one zaistnieć jedynie w związku z obsługą budowli, zgodnie z warunkami, określonymi w par. 13 ust. 8.</p> <p>e) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej (w tym stacji bazowych telefonii komórkowych). Zapisy tego paragrafu nie korelują z zapisami par. 7 ust. 12 pkt 2 projektowanej uchwały.</p> <p>f) w par. 12 ust. 6 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której ustala się możliwość lokalizacji stacji elektroenergetycznej 110 kV/SN i większych.</p> <p>4. W par. 13 ust. 4 projektowanej uchwały wnosi o zmniejszenie parametrów drogi, oznaczonej jako KDD.1 – dla ulicy Amazonek. Obecnie droga ta jest przeznaczona jako droga dojazdowa do posesji i ma szerokość ok. 3m. Nie widzi uzasadnienia dla projektowania drogi o szerokości 8m (z poszerzeniami do aż 15m) dla drogi, która służyć ma dojazdowi do zaledwie kilku posesji.</p> <p>5. W konsekwencji ustalania zbyt wysokich parametrów szerokości dla drogi KDD.1 nie widzi uzasadnienia ustanowienia nieprzekraczalnej linii zabudowy dla działki 354, jak też działek sąsiednich w obecnej formie tj. ok. 10m od obecnej krawędzi ulicy Amazonek. Uważa, iż jest to bardzo krzywdzące rozwiązanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych przy ul. Amazonek ze względu na niemożność zabudowy dużej części powierzchni działek (w przypadku (...) działek będzie to ok. 400-500m<sup>2</sup>) oraz skutkować będzie znaczącym spadkiem wartości tych nieruchomości. Dodatkowo jako płatnicy podatku od nieruchomości, będą płacić daniny za teren budowlany, którego nie będzie można przeznaczyć na cele budowlane.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>1. Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikającej ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Taki stan rzeczy kłóci się z ustanowieniem w tym miejscu strefy usługowej, mając na uwadze brak istniejącej, ani też projektowanej na tym obszarze kanalizacji sanitarnej czy też deszczowej.</p> <p>2. Teren U.1 obecnie wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Dopuszczenie możliwości budowy parkingów wielostanowiskowych jako samodzielnych budowli będzie skutkowało możliwością zabudowy terenu U.1 jako parkingi wielostanowiskowe, obsługujące ruch związany z bliskim sąsiedztwem Portu Lotniczego Kraków-Balice. Taka zabudowa terenu U.1 w bliskim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej spowoduje całodobowe i mocno oddziaływające na spójność mieszkańców utrudnienie. Czynne 24h parkingi wielostanowiskowe spowodują niemożność zachowania ciszy nocnej oraz odpowiedniego miru domowego mieszkańców zabudowy jednorodzinnej. Wartym odnotowania argumentem jest także możliwe zwiększenie zapylenia oraz zanieczyszczenia powietrza przez spaliny parkujących pojazdów, całodobowy hałas spowodowany ruchem oraz błyski świateł, generowane przez poruszające się po parkingach pojazdy. Dodatkowo, rozbudowane parkingi wielostanowiskowe będą zagrożeniem dla ochrony wód powierzchniowych, ponieważ z racji braku kanalizacji deszczowych, zanieczyszczenia ropopochodne będą wprost przenikały do gleby.</p> <p>3. Zaprojektowany bufor, oddzielający zabudowę MN.1 i MN.2 od strefy U.1 w postaci strefy zieleni izolacyjnej i częściowo poprzez stworzenie strefy mieszanej MN/U.2 i MN/U.3 jest niewystarczający i nie odzwierciedla stanu rzeczywistego, gdyż tereny MN/U.2 i MN/U.3 już w tym momencie zabudowane są zabudową mieszkaniową, stąd</p>				<p>usługowe. Pozwala zagospodarować teren inwestycji w sposób racjonalny, tj. z zapewnieniem prawidłowej obsługi terenu wokół budynku.</p> <p>Ad 2d. Nieuwzględniona. Utrzymuje się przyjęty w projekcie planu wskaźnik intensywności zabudowy. Jego wielkość wynika z pozostałych parametrów i ustaleń projektu planu Przywołany w uwadze wskaźnik do 1,0 nie odpowiada przyjętym w projekcie planu pozostałym parametrom.</p> <p>Ad 2e. Nieuwzględniona. Zabudowa usługowa o tak niskim parametrze wysokości nie jest właściwym rozwiązaniem dla obszaru położonego w ustalonym w Studium <i>Projekcie Strategicznym Miasta Krakowa „Balice”</i> skonfigurowanym jako pakiet projektów o charakterze metropolitalnym, wśród których znajdują się przedsięwzięcia inwestycyjne związane z rozbudową lotniska, modernizacją linii kolejowej, budową i rozbudową układu drogowego oraz realizacją obiektów usługowych. Dla terenu U.1 położonego między zabudową jednorodziną i autostradą, dodatkowo ograniczonego od południa wiaduktem ul. Olszanickiej, z obsługą komunikacyjną poprzez drogę serwisową – przyjęto odmienne ustalenia w porównaniu do pozostałych terenów U, m. in. zmniejszono wskaźniki inwestycyjne i obecnie są one właściwe dla tego obszaru. Maksymalna wysokość zabudowy 16 m pozwoli lepiej ochronić teren zabudowy jednorodzinnej przed hałasem od autostrady.</p> <p>Ad 2f. Nieuwzględniona. Przyjęta szerokość elewacji frontowej jest prawidłowa i nie zostaje zmieniona. Wskazanie w projekcie planu szerokości elewacji nie jest ustaleniem obligatoryjnym nakazanym przepisami ustawy i w wielu planach miejscowych nie wprowadza się regulacji dla długości/szerokości elewacji. W przypadku obszaru przedmiotowego projektu planu, ze względu na specyfikę obszaru strategicznego, w tym m. in. zalecenie optymalizacji przewietrzania oraz ograniczenie wielkości kubatury obiektów (na zasadzie wskazania realizacji kilku mniejszych budynków zamiast jednego dużego) wprowadzone zostały zapisy odnośnie elewacji frontowej.</p> <p>Ad 3a. Nieuwzględniona. W terenach MN/U może być realizowana zarówno zabudowa jednorodzinna jak też zabudowa usługowa. Docelowo wskazane byłoby przekształcenie terenów MN/U w zabudowę wyłącznie usługową, gdyż jest to obszar narażony na nadmierne niekorzystne oddziaływanie dróg. Stąd nie zostały wyznaczone strefy zieleni pomiędzy terenami o wyłącznej funkcji usługowej, a takimi, które potencjalnie wskazane są pod takie przekształcenie.</p> <p>Ad 3b. Nieuwzględniona. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w zakresie poziomu terenu. Proponowany w uwadze zapis doprowadziłby do zakazu jakichkolwiek działań inwestycyjnych w terenach MN/U.2, MN/U.3, U.1, tj. wykluczenie tych terenów z zabudowy.</p> <p>Ad 3c. Nieuwzględniona. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w zakresie infrastruktury telekomunikacyjnej. Zapisy projektu planu wprowadzają ograniczenia w ich rodzaju, jednak nie jest wskazane w obszarach usługowych ich całkowite wykluczenie.</p> <p>Ad 3d. Nieuwzględniona. Nie zostaje zmieniony zapis § 8 ust. 11, gdyż miejsca parkingowe (postojowe) są niezbędne dla prawidłowej obsługi terenu wskazanego do zainwestowania obiektami kubaturowymi.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>osoby zamieszkujące strefę MN/U.2 i MN/U.3 (...) nie będą posiadały żadnej ochrony przed możliwymi usługami uciążliwymi na terenie U.1, jeśli takie będą dopuszczone.</p> <p>4. Bardzo ważną kwestią jest to, że tereny oznaczone jako MN.1 i MN.2 oraz MN/U.2 i MN/U.3 leżą w obniżeniu terenu, w dodatku otoczone są od strony wschodniej i południowej nasypami drogowymi. Wielokrotnie tereny te były podtapiane z uwagi na brak kanalizacji deszczowej oraz brak możliwości odprowadzenia wód opadowych. Projektowany teren U.1 obecnie użytkowany jest wyłącznie jako tereny rolnicze/zielone, co sprawia, że jego chłonność wód opadowych jest niezakłócona a mimo to sąsiednie tereny są mokre i wielokrotnie podtapiane. Obszar U.1 położony jest powyżej (chodzi o rzędną terenu) terenów obecnie zabudowanych zabudową mieszkaniową. Zbyt intensywna zabudowa terenu U.1 jedynie pogorszy i tak złe stosunki wodno-prawne sąsiadujących nieruchomości, przyczyni się do zalewania piwnic oraz przesiąkania fundamentów zabudowań, dlatego wnosi o podniesienie wskaźników stref biologicznie czynnych dla tych terenów. Obecnie, ani też w bliższej przyszłości nie będzie możliwości odprowadzenia wód opadowych z terenu U.1, rozwiązanie w postaci budowy zbiorników odparowujących nie sprawdzi się z powodu możliwości gnieźdzenia się w nich insektów(komarów), które będą uciążliwe dla mieszkańców stref MN i MN/U.</p> <p>5. Tereny MN/U.2 oraz MN/U.3 obecnie już są zabudowane zabudową mieszkaniową jednorodziną, dlatego też wnosi o dopuszczenie możliwości zagospodarowania terenu U.1 także zabudową mieszkaniową. Utworzenie na terenie U.1 strefy mieszanej MN/U, przyczyni się do uzupełnienia stanu faktycznego i będzie w zgodzie z zapisami par. 8 ust. 8 projektowanej uchwały, jak również z nadrzędnymi zasadami tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych. W ( ) ocenie zbyt wiele ustaleń dotyczących planu dla stref U.1, MN/U.2 i MN/U.3 nie zabezpiecza dostatecznie interesów i spokoju mieszkańców stref MN.2, MN/U.2 i MN/U.3, wycelowane są one zbyt intensywnie w funkcje instytucji (port lotniczy, drogi publiczne), w działalność sektora usług i przemysłu kosztem ograniczenia komfortu mieszkańców tych terenów. (...)</p>				<p>W terenach MN/U.2 i MN/U.3 można realizować wolnostojące garaże o wysokości do 4,5 m, bez możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielne obiekty budowlane (§ 17 ust. 3 projektu planu).</p> <p>W terenie U.1 nie zostały dopuszczone samodzielne garaże wielostanowiskowe w formie wolnostojących budynków wyłącznie o takiej funkcji, bez równoczesnego wybudowania obiektu zgodnie z przeznaczeniem ustalonym w § 18 ust. 1. Wybudowanie garażu jest uwarunkowane realizacją budynków o funkcji wynikającej z podstawowego przeznaczenia terenu.</p> <p>Ad 3e. Nieuwzględniona. Zapisy zawarte w § 8 ust. 11 wskazują wyjątki dopuszczone w obszarze planu, a ich szczegółowe możliwości realizacji/lokalizacji określone zostały w pozostałych ustaleniach tekstu planu, stąd ustalenia należy czytać łącznie.</p> <p>Ad 3f. Nieuwzględniona. Wskazanie lokalizacji stacji elektroenergetycznych w terenach U i UL, jest właściwe, gdyż nowy niezainwestowany obszar z docelowym zagospodarowaniem głównie pod zabudowę usługową będzie wymagać wykonania takiej stacji. Przy jej realizacji brana będzie pod uwagę lokalizacja nie mająca negatywnego oddziaływania na zabudowę mieszkaniową.</p> <p>Ad 4. Nieuwzględniona. Parametry są właściwe dla drogi publicznej klasy dojazdowej i nie zostaną zmienione. Ul. Amazonek jest publiczną drogą gminną, tak więc pozostawienie jej pasa drogowego o dotychczasowej szerokości jest niedopuszczalne i niezgodne z przepisami. Obecna szerokość pasa drogowego wynosi miejscami niecałe 4 m, co zagraża bezpieczeństwu pieszych, poruszających się pasem drogowym oraz miejscowo uniemożliwia minięcie się dwóch pojazdów. Poszerzenie jej w liniach rozgraniczających do 8 m jest konieczne dla prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru.</p> <p>Ad 5. Nieuwzględniona. Nieprzekraczalne linie zabudowy, wyznaczone zgodnie z przepisami odrębnymi, nie mogą zostać zmienione (przesunięte).</p>
21.	22	[...]*	<p>Składa uwagi (...) z prośbą o ich rozpoznanie i uwzględnienie.</p> <p>Uwagi dotyczą działek z obrębu 0053 Kraków – Krowodrza, oznaczonych na projektowanym terenie jako:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- U.1 – tereny zabudowy usługowej,</li> <li>- MN.2 - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,</li> <li>- MN/U.2, MN/U.3 – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej,</li> <li>- KDD.1 – tereny dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej.</li> </ul> <p>Wyżej wymienione tereny są przyległe lub sąsiadują z działką o numerze 358/7 obr. 53, (...)</p> <p>Wnosi o następujące zmiany do projektu miejscowego planu zagospodarowania w poniższych aspektach:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Generalnie wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek, na których był projektowany do terenu zabudowy mieszanej MN/U.</li> <li>2. W przypadku niemożności zastąpienia planowanego terenu U.1, terenami MN/U, wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne, realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp.,</li> </ol> </li> </ol>	358/7 obr. K-53	MN.2 MN/U.2 MN/U.3 U.1 KDD.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, w pkt 2b-2f, w pkt 3a-3f, w pkt 4, w pkt 5</b>	<p>Ad 1. Nieuwzględniona. 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). Ustalenie na przedmiotowych działkach zabudowy jednorodzinnej (również o funkcji mieszanej MN/U) byłoby niezgodne ze Studium, w którym jako kierunek rozwoju wskazano: U – Tereny usług oraz KD – Tereny komunikacji.</p> <p>Ad 2a. Nieuwzględniona w zakresie części usług opisanych w uwadze jako „uciążliwe”. Nie wszystkie wymienione w uwadze usługi mogą być wyłączone, gdyż np. parkingi są niezbędne do właściwego i zgodnego z zapisami projektu planu zagospodarowania terenu. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia, w terenie U.1 wykluczono możliwość realizacji większości usług uciążliwych. Usługi, takie jak stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne, nie mogą być realizowane w terenie U.1, gdyż są niezgodne z przeznaczeniem tego terenu.</p> <p>Ad 2b. Nieuwzględniona. Dopuszczenie w terenie U.1 garażu podziemnego jako samodzielny obiekt budowlany jest celowe, gdyż dzięki temu ograniczone zostaną miejsca naziemne (terenowe). Wpłyne to na poprawę jakości przestrzeni, w której</p>



1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych,</p> <p>c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 60%,</p> <p>d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1,</p> <p>e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m,</p> <p>f) w par. 18 ust. 2 maksymalna długość elewacji frontowej zostanie ograniczona do 50m.</p> <p>3. Poza zmianami generalnymi dla strefy U.1, opisanymi w pkt. 2 powyżej, wnosi również o następujące zmiany projektowanej uchwały oraz planu:</p> <p>a) zmianę rysunku planu, poprzez rozszerzenie projektowanej <i>strefy zieleni izolacyjnej</i> w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3,</p> <p>b) wnosi o ustanowienie zakazu dokonywania zmian poziomu rzędnej <i>terenu istniejącego</i> dla obszarów U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3, w tym także wyłączenie wyjątku, wynikającego z par. 8 ust. 13 dla tych terenów,</p> <p>c) w par. 7 ust. 12 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której będą dopuszczone lokalizacje dla inwestycji z zakresu łączności publicznej, takich jak anteny, maszty, stacje bazowe i inne urządzenia techniczne, zlokalizowane na obiektach budowlanych,</p> <p>d) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji garaży i parkingów samochodowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, które będą samodzielnymi obiektami. Wnosi aby garaże oraz parkingi były dopuszczone poprzez wyraźne określenie, iż mogą one zaistnieć jedynie w związku z obsługą budowli, zgodnie z warunkami, określonymi w par. 13 ust. 8.</p> <p>e) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej (w tym stacji bazowych telefonii komórkowych). Zapisy tego paragrafu nie korelują z zapisami par. 7 ust. 12 pkt 2 projektowanej uchwały.</p> <p>f) w par. 12 ust. 6 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której ustala się możliwość lokalizacji stacji elektroenergetycznej 110 kV/SN i większych.</p> <p>4. W par. 13 ust. 4 projektowanej uchwały wnosi o zmniejszenie parametrów drogi, oznaczonej jako KDD.1 – dla ulicy Amazonek. Obecnie droga ta jest przeznaczona jako droga dojazdowa do posesji i ma szerokość ok. 3m. Nie widzi uzasadnienia dla projektowania drogi o szerokości 8m (z poszerzeniami do aż 15m) dla drogi, która służyć ma dojazdowi do zaledwie kilku posesji.</p> <p>5. W konsekwencji ustalania zbyt wysokich parametrów szerokości dla drogi KDD.1 nie widzi uzasadnienia ustanowienia nieprzekraczalnej linii zabudowy dla działki 358/7 obr. 53 (...), jak też działek sąsiednich w obecnej formie tj. ok. 10m od obecnej krawędzi ulicy Amazonek. Uważa, iż jest to bardzo krzywdzące rozwiązanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych przy ul. Amazonek ze względu na niemożność zabudowy dużej części powierzchni działek (w przypadku (...) działek będzie to ok. 400-500m<sup>2</sup>) oraz skutkować będzie znaczącym spadkiem wartości tych nieruchomości. Dodatkowo jako płatnicy podatku od nieruchomości, będą płacić daniny za teren budowlany, którego nie będzie można przeznaczyć na cele budowlane.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>1. Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikającej ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Taki stan rzeczy kłóci się z ustanowieniem w tym miejscu strefy usługowej, mając na uwadze brak istniejącej, ani też projektowanej na tym obszarze kanalizacji sanitarnej czy też deszczowej.</p> <p>2. Teren U.1 obecnie wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Dopuszczenie możliwości budowy parkingów wielostanowiskowych jako samodzielnych budowli będzie skutkowało możliwością zabudowy terenu U.1 jako parkingi wielostanowiskowe, obsługujące ruch związany z bliskim sąsiedztwem Portu Lotniczego Kraków-Balice. Taka zabudowa terenu U.1 w bliskim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej spowoduje całodobowe i mocno oddziaływujące na spokój mieszkańców utrudnienie. Czynne 24h parkingi wielostanowiskowe spowodują niemożność zachowania ciszy nocnej oraz odpowiedniego miru domowego mieszkańców zabudowy jednorodzinnej. Wartym odnotowania</p>				<p>więcej może zostać zagospodarowana jako tereny zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym.</p> <p>Ad 2c. Przyjęty minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego (30%) – zwiększony w stosunku do wskazanego w Studium – jest prawidłowy dla zabudowy usługowej i zapewnia odpowiednie proporcje terenu, w tym powierzchnię zieleni w terenie przeznaczonym do zainwestowania na cele usługowe. Pozwala zagospodarować teren inwestycji w sposób racjonalny, tj. z zapewnieniem prawidłowej obsługi terenu wokół budynku.</p> <p>Ad 2d. Nieuwzględniona. Utrzymuje się przyjęty w projekcie planu wskaźnik intensywności zabudowy. Jego wielkość wynika z pozostałych parametrów i ustaleń projektu planu Przywołany w uwadze wskaźnik do 1,0 nie odpowiada przyjętym w projekcie planu pozostałym parametrom.</p> <p>Ad 2e. Nieuwzględniona. Zabudowa usługowa o tak niskim parametrze wysokości nie jest właściwym rozwiązaniem dla obszaru położonego w ustalonym w Studium <i>Projekcie Strategicznym Miasta Krakowa „Balice”</i> skonfigurowanym jako pakiet projektów o charakterze metropolitalnym, wśród których znajdują się przedsięwzięcia inwestycyjne związane z rozbudową lotniska, modernizacją linii kolejowej, budową i rozbudową układu drogowego oraz realizacją obiektów usługowych. Dla terenu U.1 położonego między zabudową jednorodziną i autostradą, dodatkowo ograniczonego od południa wiaduktem ul. Olszanieckiej, z obsługą komunikacyjną poprzez drogę serwisową – przyjęto odmienne ustalenia w porównaniu do pozostałych terenów U, m. in. zmniejszono wskaźniki inwestycyjne i obecnie są one właściwe dla tego obszaru. Maksymalna wysokość zabudowy 16 m pozwoli lepiej ochronić teren zabudowy jednorodzinnej przed hałasem od autostrady.</p> <p>Ad 2f. Nieuwzględniona. Przyjęta szerokość elewacji frontowej jest prawidłowa i nie zostaje zmieniona. Wskazanie w projekcie planu szerokości elewacji nie jest ustaleniem obligatoryjnym nakazanym przepisami ustawy i w wielu planach miejscowych nie wprowadza się regulacji dla długości/szerokości elewacji. W przypadku obszaru przedmiotowego projektu planu, ze względu na specyfikę obszaru strategicznego, w tym m. in. zalecenie optymalizacji przewietrzania oraz ograniczenie wielkości kubatury obiektów (na zasadzie wskazania realizacji kilku mniejszych budynków zamiast jednego dużego) wprowadzone zostały zapisy odnośnie elewacji frontowej.</p> <p>Ad 3a. Nieuwzględniona. W terenach MN/U może być realizowana zarówno zabudowa jednorodzinna jak też zabudowa usługowa. Docelowo wskazane byłoby przekształcenie terenów MN/U w zabudowę wyłącznie usługową, gdyż jest to obszar narażony na nadmierne niekorzystne oddziaływanie dróg. Stąd nie zostały wyznaczone strefy zieleni pomiędzy terenami o wyłącznej funkcji usługowej, a takimi, które potencjalnie wskazane są pod takie przekształcenie.</p> <p>Ad 3b. Nieuwzględniona. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w zakresie poziomu terenu. Proponowany w uwadze zapis doprowadziłby do zakazu jakichkolwiek działań inwestycyjnych w terenach MN/U.2, MN/U.3, U.1, tj. wykluczenie tych terenów z zabudowy.</p> <p>Ad 3c. Nieuwzględniona. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w zakresie infrastruktury telekomunikacyjnej. Zapisy projektu planu wprowadzają ograniczenia w ich</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>argumentem jest także możliwe zwiększenie zapylenia oraz zanieczyszczenia powietrza przez spaliny parkujących pojazdów, całodobowy hałas spowodowany ruchem oraz błyski świateł, generowane przez poruszające się po parkingach pojazdy. Dodatkowo, rozbudowane parkingi wielostanowiskowe będą zagrożeniem dla ochrony wód powierzchniowych, ponieważ z racji braku kanalizacji deszczowych, zanieczyszczenia ropopochodne będą wprost przenikały do gleby.</p> <p>3. Zaprojektowany bufor, oddzielający zabudowę MN.1 i MN.2 od strefy U.1 w postaci strefy zieleni izolacyjnej i częściowo poprzez stworzenie strefy mieszanej MN/U.2 i MN/U.3 jest niewystarczający i nie odzwierciedla stanu rzeczywistego, gdyż tereny MN/U.2 i MN/U.3 już w tym momencie zabudowane są zabudową mieszkaniową, stąd osoby zamieszkujące strefę MN/U.2 i MN/U.3 (...) nie będą posiadały żadnej ochrony przed możliwymi usługami uciążliwymi na terenie U.1, jeśli takie będą dopuszczone.</p> <p>4. Bardzo ważną kwestią jest to, że tereny oznaczone jako MN.1 i MN.2 oraz MN/U.2 i MN/U.3 leżą w obniżeniu terenu, w dodatku otoczone są od strony wschodniej i południowej nasypami drogowymi. Wielokrotnie tereny te były podtapiane z uwagi na brak kanalizacji deszczowej oraz brak możliwości odprowadzenia wód opadowych. Projektowany teren U.1 obecnie użytkowany jest wyłącznie jako tereny rolnicze/zielone, co sprawia, że jego chłonność wód opadowych jest niezakłócona a mimo to sąsiednie tereny są mokre i wielokrotnie podtapiane. Obszar U.1 położony jest powyżej (chodzi o rzędną terenu) terenów obecnie zabudowanych zabudową mieszkaniową. Zbyt intensywna zabudowa terenu U.1 jedynie pogorszy i tak złe stosunki wodno-prawne sąsiadujących nieruchomości, przyczyni się do zalewania piwnic oraz przesiąkania fundamentów zabudowań, dlatego wnosi o podniesienie wskaźników stref biologicznie czynnych dla tych terenów. Obecnie, ani też w bliższej przyszłości nie będzie możliwości odprowadzenia wód opadowych z terenu U.1, rozwiązanie w postaci budowy zbiorników odparowujących nie sprawdzi się z powodu możliwości gnieźdzenia się w nich insektów(komarów), które będą uciążliwe dla mieszkańców stref MN i MN/U.</p> <p>5. Tereny MN/U.2 oraz MN/U.3 obecnie już są zabudowane zabudową mieszkaniową jednorodziną, dlatego też wnosi o dopuszczenie możliwości zagospodarowania terenu U.1 także zabudową mieszkaniową. Utworzenie na terenie U.1 strefy mieszanej MN/U, przyczyni się do uzupełnienia stanu faktycznego i będzie w zgodzie z zapisami par. 8 ust. 8 projektowanej uchwały, jak również z nadrzędnymi zasadami tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych. W ( ) ocenie zbyt wiele ustaleń dotyczących planu dla stref U.1, MN/U.2 i MN.U3 nie zabezpiecza dostatecznie interesów i spokoju mieszkańców stref MN.2, MN/U.2 i MN/U.3, wycelowane są one zbyt intensywnie w funkcje instytucji (port lotniczy, drogi publiczne), w działalność sektora usług i przemysłu kosztem ograniczenia komfortu mieszkańców tych terenów. (...)</p>				<p>rodzaju, jednak nie jest wskazane w obszarach usługowych ich całkowite wykluczenie.</p> <p>Ad 3d. Nieuwzględniona. Nie zostaje zmieniony zapis § 8 ust. 11, gdyż miejsca parkingowe (postojowe) są niezbędne dla prawidłowej obsługi terenu wskazanego do zainwestowania obiektami kubaturowymi. W terenach MN/U.2 i MN/U.3 można realizować wolnostojące garaże o wysokości do 4,5 m, bez możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielne obiekty budowlane (§ 17 ust. 3 projektu planu). W terenie U.1 nie zostały dopuszczone samodzielne garaże wielostanowiskowe w formie wolnostojących budynków wyłącznie o takiej funkcji, bez równoczesnego wybudowania obiektu zgodnie z przeznaczeniem ustalonym w § 18 ust. 1. Wybudowanie garażu jest uwarunkowane realizacją budynków o funkcji wynikającej z podstawowego przeznaczenia terenu.</p> <p>Ad 3e. Nieuwzględniona. Zapisy zawarte w § 8 ust. 11 wskazują wyjątki dopuszczone w obszarze planu, a ich szczegółowe możliwości realizacji/lokalizacji określone zostały w pozostałych ustaleniach tekstu planu, stąd ustalenia należy czytać łącznie.</p> <p>Ad 3f. Nieuwzględniona. Wskazanie lokalizacji stacji elektroenergetycznych w terenach U i UL, jest właściwe, gdyż nowy niezainwestowany obszar z docelowym zagospodarowaniem głównie pod zabudowę usługową będzie wymagać wykonania takiej stacji. Przy jej realizacji brana będzie pod uwagę lokalizacja nie mająca negatywnego oddziaływania na zabudowę mieszkaniową.</p> <p>Ad 4. Nieuwzględniona. Parametry są właściwe dla drogi publicznej klasy dojazdowej i nie zostaną zmienione. Ul. Amazonek jest publiczną drogą gminną, tak więc pozostawienie jej pasa drogowego o dotychczasowej szerokości jest niedopuszczalne i niezgodne z przepisami. Obecna szerokość pasa drogowego wynosi miejscami niecałe 4 m, co zagraża bezpieczeństwu pieszych, poruszających się pasem drogowym oraz miejscowo uniemożliwia minięcie się dwóch pojazdów. Poszerzenie jej w liniach rozgraniczających do 8 m jest konieczne dla prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru.</p> <p>Ad 5. Nieuwzględniona. Nieprzekraczalne linie zabudowy, wyznaczone zgodnie z przepisami odrębnymi, nie mogą zostać zmienione (przesunięte).</p>
22.	23	[...]*	<p>Składa uwagi (...) z prośbą o ich rozpoznanie i uwzględnienie. Uwagi dotyczą działek z obrębu 0053 Kraków – Krowodrza, oznaczonych na projektowanym terenie jako: - U.1 – tereny zabudowy usługowej, - MN.2 - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, - MN/U.2, MN/U.3 – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej, - KDD.1 – tereny dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej.</p> <p>Wyżej wymienione tereny są blisko położone obok działki o numerze 263/2, (...)</p> <p>Wnosi o następujące zmiany do projektu miejscowego planu zagospodarowania w poniższych aspektach:</p> <p>1. Generalnie wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek, na których był projektowany do terenu zabudowy mieszanej MN/U.</p>	263/2 obr. K-53	MN.2 MN/U.2 MN/U.3 U.1 KDD.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, w części pkt 2a, w pkt 2b-2f, w pkt 3a-3f, w pkt 4, w pkt 5</b>	<p>Ad 1. Nieuwzględniona. 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). Ustalenie na przedmiotowych działkach zabudowy jednorodzinnej (również o funkcji mieszanej MN/U) byłoby niezgodne ze Studium, w którym jako kierunek rozwoju wskazano: U – Tereny usług oraz KD – Tereny komunikacji.</p> <p>Ad 2a. Nieuwzględniona w zakresie części usług opisanych w uwadze jako „uciążliwe”. Nie wszystkie wymienione w uwadze usługi mogą być wyłączone, gdyż np. parkingi są niezbędne do właściwego i zgodnego z zapisami projektu planu zagospodarowania terenu. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia, w terenie U.1 wykluczono możliwość realizacji większości usług uciążliwych. Usługi, takie jak stacje paliw, stacje naprawy pojazdów,</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>2. W przypadku niemożności zastąpienia planowanego terenu U.1, terenami MN/U, wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż:</p> <p>a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne, realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp.,</p> <p>b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych,</p> <p>c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 60%,</p> <p>d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1,</p> <p>e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m,</p> <p>f) w par. 18 ust. 2 maksymalna długość elewacji frontowej zostanie ograniczona do 50m.</p> <p>3. Poza zmianami generalnymi dla strefy U.1, opisanymi w pkt. 2 powyżej, wnosi również o następujące zmiany projektowanej uchwały oraz planu:</p> <p>a) zmianę rysunku planu, poprzez rozszerzenie projektowanej <i>strefy zieleni izolacyjnej</i> w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3,</p> <p>b) wnosi o ustanowienie zakazu dokonywania zmian poziomu rzędnej <i>terenu istniejącego</i> dla obszarów U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3, w tym także wyłączenie wyjątku, wynikającego z par. 8 ust. 13 dla tych terenów,</p> <p>c) w par. 7 ust. 12 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której będą dopuszczone lokalizacje dla inwestycji z zakresu łączności publicznej, takich jak anteny, maszty, stacje bazowe i inne urządzenia techniczne, zlokalizowane na obiektach budowlanych,</p> <p>d) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji garaży i parkingów samochodowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, które będą samodzielnymi obiektami. Wnosi aby garaże oraz parkingi były dopuszczone poprzez wyraźne określenie, iż mogą one zaistnieć jedynie w związku z obsługą budowli, zgodnie z warunkami, określonymi w par. 13 ust. 8.</p> <p>e) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej (w tym stacji bazowych telefonii komórkowych). Zapisy tego paragrafu nie korelują z zapisami par. 7 ust. 12 pkt 2 projektowanej uchwały.</p> <p>f) w par. 12 ust. 6 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której ustala się możliwość lokalizacji stacji elektroenergetycznej 110 kV/SN i większych.</p> <p>4. W par. 13 ust. 4 projektowanej uchwały wnosi o zmniejszenie parametrów drogi, oznaczonej jako KDD.1 – dla ulicy Amazonek. Obecnie droga ta jest przeznaczona jako droga dojazdowa do posesji i ma szerokość ok. 3m. Nie widzi uzasadnienia dla projektowania drogi o szerokości 8m (z poszerzeniami do aż 15m) dla drogi, która służyć ma dojazdowi do zaledwie kilku posesji.</p> <p>5. W konsekwencji ustalania zbyt wysokich parametrów szerokości dla drogi KDD.1 nie widzi uzasadnienia ustanowienia nieprzekraczalnej linii zabudowy dla działki 263/2 (...), jak też działek sąsiednich w obecnej formie tj. ok. 10m od obecnej krawędzi ulicy Amazonek. Uważa, iż jest to bardzo krzywdzące rozwiązanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych przy ul. Amazonek ze względu na niemożność zabudowy dużej części powierzchni działek (w przypadku (...) działek będzie to ok. 400-500m<sup>2</sup>) oraz skutkować będzie znaczącym spadkiem wartości tych nieruchomości. Dodatkowo jako płatnicy podatku od nieruchomości, będą płacić daniny za teren budowlany, którego nie będzie można przeznaczyć na cele budowlane.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>1. Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikającej ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Taki stan rzeczy kłóci się z ustanowieniem w tym miejscu strefy usługowej, mając na uwadze brak istniejącej, ani też projektowanej na tym obszarze kanalizacji sanitarnej czy też deszczowej.</p> <p>2. Teren U.1 obecnie wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Dopuszczenie możliwości budowy parkingów wielostanowiskowych jako samodzielnych budowli będzie skutkowało możliwością</p>				<p>zakłady produkcyjne, nie mogą być realizowane w terenie U.1, gdyż są niezgodne z przeznaczeniem tego terenu.</p> <p>Ad 2b. Nieuwzględniona. Dopuszczenie w terenie U.1 garażu podziemnego jako samodzielny obiekt budowlany jest celowe, gdyż dzięki temu ograniczone zostaną miejsca naziemne (terenowe). Wpłyne to na poprawę jakości przestrzeni, w której więcej może zostać zagospodarowana jako tereny zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym.</p> <p>Ad 2c. Nieuwzględniona. Przyjęty minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego (30%) – zwiększony w stosunku do wskazanego w Studium – jest prawidłowy dla zabudowy usługowej i zapewnia odpowiednie proporcje terenu, w tym powierzchnię zieleni w terenie przeznaczonym do zainwestowania na cele usługowe. Pozwala zagospodarować teren inwestycji w sposób racjonalny, tj. z zapewnieniem prawidłowej obsługi terenu wokół budynku.</p> <p>Ad 2d. Nieuwzględniona. Utrzymuje się przyjęty w projekcie planu wskaźnik intensywności zabudowy. Jego wielkość wynika z pozostałych parametrów i ustaleń projektu planu Przywołany w uwadze wskaźnik do 1,0 nie odpowiada przyjętym w projekcie planu pozostałym parametrom.</p> <p>Ad 2e. Nieuwzględniona. Zabudowa usługowa o tak niskim parametrze wysokości nie jest właściwym rozwiązaniem dla obszaru położonego w ustalonym w Studium <i>Projekcie Strategicznym Miasta Krakowa „Balice”</i> skonfigurowanym jako pakiet projektów o charakterze metropolitalnym, wśród których znajdują się przedsięwzięcia inwestycyjne związane z rozbudową lotniska, modernizacją linii kolejowej, budową i rozbudową układu drogowego oraz realizacją obiektów usługowych. Dla terenu U.1 położonego między zabudową jednorodzinną i autostradą, dodatkowo ograniczonego od południa wiaduktem ul. Olszanickiej, z obsługą komunikacyjną poprzez drogę serwisową – przyjęto odmienne ustalenia w porównaniu do pozostałych terenów U, m. in. zmniejszono wskaźniki inwestycyjne i obecnie są one właściwe dla tego obszaru. Maksymalna wysokość zabudowy 16 m pozwoli lepiej ochronić teren zabudowy jednorodzinnej przed hałasem od autostrady.</p> <p>Ad 2f. Nieuwzględniona. Przyjęta szerokość elewacji frontowej jest prawidłowa i nie zostaje zmieniona. Wskazanie w projekcie planu szerokości elewacji nie jest ustaleniem obligatoryjnym nakazanym przepisami ustawy i w wielu planach miejscowych nie wprowadza się regulacji dla długości/szerokości elewacji. W przypadku obszaru przedmiotowego projektu planu, ze względu na specyfikę obszaru strategicznego, w tym m. in. zalecenie optymalizacji przewietrzania oraz ograniczenie wielkości kubatury obiektów (na zasadzie wskazania realizacji kilku mniejszych budynków zamiast jednego dużego) wprowadzone zostały zapisy odnośnie elewacji frontowej.</p> <p>Ad 3a. Nieuwzględniona. W terenach MN/U może być realizowana zarówno zabudowa jednorodzinna jak też zabudowa usługowa. Docelowo wskazane byłoby przekształcenie terenów MN/U w zabudowę wyłącznie usługową, gdyż jest to obszar narażony na nadmierne niekorzystne oddziaływanie dróg. Stąd nie zostały wyznaczone strefy zieleni pomiędzy terenami o wyłącznej funkcji usługowej, a takimi, które potencjalnie wskazane są pod takie przekształcenie.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>zabudowy terenu U.1 jako parkingi wielostanowiskowe, obsługujące ruch związany z bliskim sąsiedztwem Portu Lotniczego Kraków-Balice. Taka zabudowa terenu U.1 w bliskim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej spowoduje całodobowe i mocno oddziaływujące na spokój mieszkańców utrudnienie. Czynne 24h parkingi wielostanowiskowe spowodują niemożność zachowania ciszy nocnej oraz odpowiedniego miru domowego mieszkańców zabudowy jednorodzinnej. Wartym odnotowania argumentem jest także możliwe zwiększenie zapylenia oraz zanieczyszczenia powietrza przez spaliny parkujących pojazdów, całodobowy hałas spowodowany ruchem oraz błyski świateł, generowane przez poruszające się po parkingach pojazdy. Dodatkowo, rozbudowane parkingi wielostanowiskowe będą zagrożeniem dla ochrony wód powierzchniowych, ponieważ z racji braku kanalizacji deszczowych, zanieczyszczenia ropopochodne będą wprost przenikały do gleby.</p> <p>3. Zaprojektowany bufor, oddzielający zabudowę MN.1 i MN.2 od strefy U.1 w postaci strefy zieleni izolacyjnej i częściowo poprzez stworzenie strefy mieszanej MN/U.2 i MN/U.3 jest niewystarczający i nie odzwierciedla stanu rzeczywistego, gdyż tereny MN/U.2 i MN/U.3 już w tym momencie zabudowane są zabudową mieszkaniową, stąd osoby zamieszkujące strefę MN/U.2 i MN/U.3 (...) nie będą posiadały żadnej ochrony przed możliwymi usługami uciążliwymi na terenie U.1, jeśli takie będą dopuszczone.</p> <p>4. Bardzo ważną kwestią jest to, że tereny oznaczone jako MN.1 i MN.2 oraz MN/U.2 i MN/U.3 leżą w obniżeniu terenu, w dodatku otoczone są od strony wschodniej i południowej nasypami drogowymi. Wielokrotnie tereny te były podtapiane z uwagi na brak kanalizacji deszczowej oraz brak możliwości odprowadzenia wód opadowych. Projektowany teren U.1 obecnie użytkowany jest wyłącznie jako tereny rolnicze/zielone, co sprawia, że jego chłonność wód opadowych jest niezakłócona a mimo to sąsiednie tereny są mokre i wielokrotnie podtapiane. Obszar U.1 położony jest powyżej (chodzi o rzędną terenu) terenów obecnie zabudowanych zabudową mieszkaniową. Zbyt intensywna zabudowa terenu U.1 jedynie pogorszy i tak złe stosunki wodno-prawne sąsiadujących nieruchomości, przyczyni się do zalewania piwnic oraz przesiąkania fundamentów zabudowań, dlatego wnosi o podniesienie wskaźników stref biologicznie czynnych dla tych terenów. Obecnie, ani też w bliższej przyszłości nie będzie możliwości odprowadzenia wód opadowych z terenu U.1, rozwiązanie w postaci budowy zbiorników odprowadzających nie sprawdzi się z powodu możliwości gnieźdzenia się w nich insektów(komarów), które będą uciążliwe dla mieszkańców stref MN i MN/U.</p> <p>5. Tereny MN/U.2 oraz MN/U.3 obecnie już są zabudowane zabudową mieszkaniową jednorodziną, dlatego też wnosi o dopuszczenie możliwości zagospodarowania terenu U.1 także zabudową mieszkaniową. Utworzenie na terenie U.1 strefy mieszanej MN/U, przyczyni się do uzupełnienia stanu faktycznego i będzie w zgodzie z zapisami par. 8 ust. 8 projektowanej uchwały, jak również z nadrzędnymi zasadami tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych. W ( ) ocenie zbyt wiele ustaleń dotyczących planu dla stref U.1, MN/U.2 i MN/U.3 nie zabezpiecza dostatecznie interesów i spokoju mieszkańców stref MN.2, MN/U.2 i MN/U.3, wycelowane są one zbyt intensywnie w funkcje instytucji (port lotniczy, drogi publiczne), w działalność sektora usług i przemysłu kosztem ograniczenia komfortu mieszkańców tych terenów. (...)</p>				<p>Ad 3b. Nieuwzględniona. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w zakresie poziomu terenu. Proponowany w uwadze zapis doprowadziłby do zakazu jakichkolwiek działań inwestycyjnych w terenach MN/U.2, MN/U.3, U.1, tj. wykluczenie tych terenów z zabudowy.</p> <p>Ad 3c. Nieuwzględniona. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w zakresie infrastruktury telekomunikacyjnej. Zapisy projektu planu wprowadzają ograniczenia w ich rodzaju, jednak nie jest wskazane w obszarach usługowych ich całkowite wykluczenie.</p> <p>Ad 3d. Nieuwzględniona. Nie zostaje zmieniony zapis § 8 ust. 11, gdyż miejsca parkingowe (postojowe) są niezbędne dla prawidłowej obsługi terenu wskazanego do zainwestowania obiektami kubaturowymi. W terenach MN/U.2 i MN/U.3 można realizować wolnostojące garaże o wysokości do 4,5 m, bez możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielne obiekty budowlane (§ 17 ust. 3 projektu planu). W terenie U.1 nie zostały dopuszczone samodzielne garaże wielostanowiskowe w formie wolnostojących budynków wyłącznie o takiej funkcji, bez równoczesnego wybudowania obiektu zgodnie z przeznaczeniem ustalonym w § 18 ust. 1. Wybudowanie garażu jest uwarunkowane realizacją budynków o funkcji wynikającej z podstawowego przeznaczenia terenu.</p> <p>Ad 3e. Nieuwzględniona. Zapisy zawarte w § 8 ust. 11 wskazują wyjątki dopuszczone w obszarze planu, a ich szczegółowe możliwości realizacji/lokalizacji określone zostały w pozostałych ustaleniach tekstu planu, stąd ustalenia należy czytać łącznie.</p> <p>Ad 3f. Nieuwzględniona. Wskazanie lokalizacji stacji elektroenergetycznych w terenach U i UL, jest właściwe, gdyż nowy niezainwestowany obszar z docelowym zagospodarowaniem głównie pod zabudowę usługową będzie wymagać wykonania takiej stacji. Przy jej realizacji brana będzie pod uwagę lokalizacja nie mająca negatywnego oddziaływania na zabudowę mieszkaniową.</p> <p>Ad 4. Nieuwzględniona. Parametry są właściwe dla drogi publicznej klasy dojazdowej i nie zostaną zmienione. Ul. Amazonek jest publiczną drogą gminną, tak więc pozostawienie jej pasa drogowego o dotychczasowej szerokości jest niedopuszczalne i niezgodne z przepisami. Obecna szerokość pasa drogowego wynosi miejscami niecałe 4 m, co zagraża bezpieczeństwu pieszych, poruszających się pasem drogowym oraz miejscowo uniemożliwia minięcie się dwóch pojazdów. Poszerzenie jej w liniach rozgraniczających do 8 m jest konieczne dla prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru.</p> <p>Ad 5. Nieuwzględniona. Nieprzekraczalne linie zabudowy, wyznaczone zgodnie z przepisami odrębnymi, nie mogą zostać zmienione (przesunięte).</p>
23.	24	[...]*	<p>Składa uwagi (...) z prośbą o ich rozpoznanie i uwzględnienie. Uwagi dotyczą działek z obrębem 0053 Kraków – Krowodrza, oznaczonych na projektowanym terenie jako: - U.1 – tereny zabudowy usługowej, - MN.2 - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, - MN/U.2, MN/U.3 – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej,</p>		MN.2 MN/U.2 MN/U.3 U.1 KDD.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, w części pkt 2a, w pkt 2b-2f,</b>	Ad 1. Nieuwzględniona. 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). Ustalenie na przedmiotowych działkach zabudowy jednorodzinnej (również o funkcji mieszanej MN/U) byłoby niezgodne ze Studium, w którym jako kierunek rozwoju wskazano: U – Tereny usług oraz KD – Tereny komunikacji.
	25	[...]*					

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>- KDD.1 – tereny dróg publicznych o podstawowym przeznaczeniu pod drogi publiczne klasy dojazdowej.</p> <p>Wyżej wymienione tereny są przyległe lub sąsiadują z działkami, na których mieszka.</p> <p>Wnosi o następujące zmiany do projektu miejscowego planu zagospodarowania w poniższych aspektach:</p> <p>1. Generalnie wnosi o usunięcie projektowanego terenu U.1 i przypisanie działek, na których był projektowany do terenu zabudowy mieszanej MN/U.</p> <p>2. W przypadku niemożności zastąpienia planowanego terenu U.1, terenami MN/U, wnosi o zmianę zapisów dot. terenu U.1 w projekcie uchwały w ten sposób, iż:</p> <p>a) w par. 18 ust. 1 zostaną wprost wyłączone wszelkie usługi uciążliwe, w tym zwłaszcza parkingi wielostanowiskowe naziemne i podziemne, realizowane jako samodzielne obiekty budowlane, stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne itp.,</p> <p>b) w par. 18 ust. 2 usunięty zostanie zapis o możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielnych obiektów budowlanych,</p> <p>c) w par. 18 ust. 2 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego zostanie podniesiony do 60%,</p> <p>d) w par. 18 ust. 2 wskaźnik intensywności zabudowy zostanie obniżony do 1,</p> <p>e) w par. 18 ust. 2 maksymalna wysokość zabudowy zostanie obniżona do 12m,</p> <p>f) w par. 18 ust. 2 maksymalna długość elewacji frontowej zostanie ograniczona do 50m.</p> <p>3. Poza zmianami generalnymi dla strefy U.1, opisanymi w pkt. 2 powyżej, wnosi również o następujące zmiany projektowanej uchwały oraz planu:</p> <p>a) zmianę rysunku planu, poprzez rozszerzenie projektowanej <i>strefy zieleni izolacyjnej</i> w ten sposób, iż będzie oddzielała teren U.1 również od terenów MN/U.2 i MN/U.3,</p> <p>b) wnosi o ustanowienie zakazu dokonywania zmian poziomu rzędnej <i>terenu istniejącego</i> dla obszarów U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3, w tym także wyłączenie wyjątku, wynikającego z par. 8 ust. 13 dla tych terenów,</p> <p>c) w par. 7 ust. 12 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której będą dopuszczone lokalizacje dla inwestycji z zakresu łączności publicznej, takich jak anteny, maszty, stacje bazowe i inne urządzenia techniczne, zlokalizowane na obiektach budowlanych,</p> <p>d) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji garaży i parkingów samochodowych wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, które będą samodzielnymi obiektami. Wnosi aby garaże oraz parkingi były dopuszczone poprzez wyraźne określenie, iż mogą one zaistnieć jedynie w związku z obsługą budowli, zgodnie z warunkami, określonymi w par. 13 ust. 8.</p> <p>e) w par. 8 ust. 11 strefy U.1, MN/U.2 oraz MN/U.3 zostaną wyłączone z wyjątku zakazu lokalizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej (w tym stacji bazowych telefonii komórkowych). Zapisy tego paragrafu nie korelują z zapisami par. 7 ust. 12 pkt 2 projektowanej uchwały.</p> <p>f) w par. 12 ust. 6 strefa U.1 zostanie usunięta, jako strefa, w której ustala się możliwość lokalizacji stacji elektroenergetycznej 110 kV/SN i większych.</p> <p>4. W par. 13 ust. 4 projektowanej uchwały wnosi o zmniejszenie parametrów drogi, oznaczonej jako KDD.1 – dla ulicy Amazonek. Obecnie droga ta jest przeznaczona jako droga dojazdowa do posesji i ma szerokość ok. 3m. Nie widzi uzasadnienia dla projektowania drogi o szerokości 8m (z poszerzeniami do aż 15m) dla drogi, która służyć ma dojazdowi do zaledwie kilku posesji.</p> <p>5. W konsekwencji ustalania zbyt wysokich parametrów szerokości dla drogi KDD.1 nie widzi uzasadnienia ustanowienia nieprzekraczalnej linii zabudowy dla działek zlokalizowanych przy ulicy Amazonek w obecnej formie tj. ok. 10m od obecnej krawędzi ulicy Amazonek. Uważa, iż jest to bardzo krzywdzące rozwiązanie dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych przy ul. Amazonek ze względu na niemożność zabudowy dużej części powierzchni działek (w przypadku (...) działek będzie to ok. 400-500m<sup>2</sup>) oraz skutkować będzie znaczącym spadkiem wartości tych nieruchomości. Dodatkowo jako płatnicy podatku od nieruchomości, będą płacić daniny za teren budowlany, którego nie będzie można przeznaczyć na cele budowlane.</p>			<p><b>w pkt 3a-3f, w pkt 4, w pkt 5</b></p>	<p>Ad 2a. Nieuwzględniona w zakresie części usług opisanych w uwadze jako „uciążliwe”. Nie wszystkie wymienione w uwadze usługi mogą być wyłączone, gdyż np. parkingi są niezbędne do właściwego i zgodnego z zapisami projektu planu zagospodarowania terenu. W ustaleniach projektu planu zawartych w edycji przekazanej do uchwalenia, w terenie U.1 wykluczono możliwość realizacji większości usług uciążliwych. Usługi, takie jak stacje paliw, stacje naprawy pojazdów, zakłady produkcyjne, nie mogą być realizowane w terenie U.1, gdyż są niezgodne z przeznaczeniem tego terenu.</p> <p>Ad 2b. Nieuwzględniona. Dopuszczenie w terenie U.1 garażu podziemnego jako samodzielny obiekt budowlany jest celowe, gdyż dzięki temu ograniczone zostaną miejsca naziemne (terenowe). Wpłyne to na poprawę jakości przestrzeni, w której więcej może zostać zagospodarowana jako tereny zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym.</p> <p>Ad 2c. Nieuwzględniona. Przyjęty minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego (30%) – zwiększony w stosunku do wskazanego w Studium – jest prawidłowy dla zabudowy usługowej i zapewnia odpowiednie proporcje terenu, w tym powierzchnię zieleni w terenie przeznaczonym do zainwestowania na cele usługowe. Pozwala zagospodarować teren inwestycji w sposób racjonalny, tj. z zapewnieniem prawidłowej obsługi terenu wokół budynku.</p> <p>Ad 2d. Nieuwzględniona. Utrzymuje się przyjęty w projekcie planu wskaźnik intensywności zabudowy. Jego wielkość wynika z pozostałych parametrów i ustaleń projektu planu Przywołany w uwadze wskaźnik do 1,0 nie odpowiada przyjętym w projekcie planu pozostałym parametrom.</p> <p>Ad 2e. Nieuwzględniona. Zabudowa usługowa o tak niskim parametrze wysokości nie jest właściwym rozwiązaniem dla obszaru położonego w ustalonym w Studium <i>Projekcie Strategicznym Miasta Krakowa „Balice”</i> skonfigurowanym jako pakiet projektów o charakterze metropolitarnym, wśród których znajdują się przedsięwzięcia inwestycyjne związane z rozbudową lotniska, modernizacją linii kolejowej, budową i rozbudową układu drogowego oraz realizacją obiektów usługowych. Dla terenu U.1 położonego między zabudową jednorodziną i autostradą, dodatkowo ograniczonego od południa wiaduktem ul. Olszanickiej, z obsługą komunikacyjną poprzez drogę serwisową – przyjęto odmienne ustalenia w porównaniu do pozostałych terenów U, m. in. zmniejszono wskaźniki inwestycyjne i obecnie są one właściwe dla tego obszaru. Maksymalna wysokość zabudowy 16 m pozwoli lepiej ochronić teren zabudowy jednorodzinnej przed hałasem od autostrady.</p> <p>Ad 2f. Nieuwzględniona. Przyjęta szerokość elewacji frontowej jest prawidłowa i nie zostaje zmieniona. Wskazanie w projekcie planu szerokości elewacji nie jest ustaleniem obligatoryjnym nakazanym przepisami ustawy i w wielu planach miejscowych nie wprowadza się regulacji dla długości/szerokości elewacji. W przypadku obszaru przedmiotowego projektu planu, ze względu na specyfikę obszaru strategicznego, w tym m. in. zalecenie optymalizacji przewietrzania oraz ograniczenie wielkości kubatury obiektów (na zasadzie wskazania realizacji kilku mniejszych budynków zamiast jednego dużego) wprowadzone zostały zapisy odnośnie elewacji frontowej.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			<p>Uzasadnienie:</p> <p>1. Wskazać należy, iż projektowany teren U.1 znajduje się w przeważającej części w granicy terenu ochrony pośredniej, wynikającej ze strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej z rzeki Sanki. Taki stan rzeczy kłóci się z ustanowieniem w tym miejscu strefy usługowej, mając na uwadze brak istniejącej, ani też projektowanej na tym obszarze kanalizacji sanitarnej czy też deszczowej.</p> <p>2. Teren U.1 obecnie wykorzystywany jest głównie jako teren upraw i otulina niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Dopuszczenie możliwości budowy parkingów wielostanowiskowych jako samodzielnych budowli będzie skutkowało możliwością zabudowy terenu U.1 jako parkingi wielostanowiskowe, obsługujące ruch związany z bliskim sąsiedztwem Portu Lotniczego Kraków-Balice. Taka zabudowa terenu U.1 w bliskim sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej spowoduje całodobowe i mocno oddziaływujące na spokój mieszkańców utrudnienie. Czynne 24h parkingi wielostanowiskowe spowodują niemożność zachowania ciszy nocnej oraz odpowiedniego miru domowego mieszkańców zabudowy jednorodzinnej. Wartym odnotowania argumentem jest także możliwe zwiększenie zapylenia oraz zanieczyszczenia powietrza przez spaliny parkujących pojazdów, całodobowy hałas spowodowany ruchem oraz błyski świateł, generowane przez poruszające się po parkingach pojazdy. Dodatkowo, rozbudowane parkingi wielostanowiskowe będą zagrożeniem dla ochrony wód powierzchniowych, ponieważ z racji braku kanalizacji deszczowych, zanieczyszczenia ropopochodne będą wprost przenikały do gleby.</p> <p>3. Zaprojektowany bufor, oddzielający zabudowę MN.1 i MN.2 od strefy U.1 w postaci strefy zieleni izolacyjnej i częściowo poprzez stworzenie strefy mieszanej MN/U.2 i MN/U.3 jest niewystarczający i nie odzwierciedla stanu rzeczywistego, gdyż tereny MN/U.2 i MN/U.3 już w tym momencie zabudowane są zabudową mieszkaniową, stąd osoby zamieszkujące strefę MN/U.2 i MN/U.3 nie będą posiadały żadnej ochrony przed możliwymi usługami uciążliwymi na terenie U.1, jeśli takie będą dopuszczone.</p> <p>4. Bardzo ważną kwestią jest to, że tereny oznaczone jako MN.1 i MN.2 oraz MN/U.2 i MN/U.3 leżą w obniżeniu terenu, w dodatku otoczone są od strony wschodniej i południowej nasypami drogowymi. Wielokrotnie tereny te były podtapiane z uwagi na brak kanalizacji deszczowej oraz brak możliwości odprowadzenia wód opadowych. Projektowany teren U.1 obecnie użytkowany jest wyłącznie jako tereny rolnicze/zielone, co sprawia, że jego chłonność wód opadowych jest niezakłócona a mimo to sąsiednie tereny są mokre i wielokrotnie podtapiane. Obszar U.1 położony jest powyżej (chodzi o rzędną terenu) terenów obecnie zabudowanych zabudową mieszkaniową. Zbyt intensywna zabudowa terenu U.1 jedynie pogorszy i tak złe stosunki wodno-prawne sąsiadujących nieruchomości, przyczyni się do zalewania piwnic oraz przesiąkania fundamentów zabudowań, dlatego wnosi o podniesienie wskaźników stref biologicznie czynnych dla tych terenów. Obecnie, ani też w bliższej przyszłości nie będzie możliwości odprowadzenia wód opadowych z terenu U.1, rozwiązanie w postaci budowy zbiorników odprowadzających nie sprawdzi się z powodu możliwości gnieźdzenia się w nich insektów(komarów), które będą uciążliwe dla mieszkańców stref MN i MN/U.</p> <p>5. Tereny MN/U.2 oraz MN/U.3 obecnie już są zabudowane zabudową mieszkaniową jednorodziną, dlatego też wnosi o dopuszczenie możliwości zagospodarowania terenu U.1 także zabudową mieszkaniową. Utworzenie na terenie U.1 strefy mieszanej MN/U, przyczyni się do uzupełnienia stanu faktycznego i będzie w zgodzie z zapisami par. 8 ust. 8 projektowanej uchwały, jak również z nadrzędnymi zasadami tworzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Projektowanie w tym miejscu intensywnej i wysokiej zabudowy usługowej jawi się jako niezgodne z porządkiem planistycznym i stanowić będzie naruszenie istniejących stosunków przyrodniczych i krajobrazowych. W ( ) ocenie zbyt wiele ustaleń dotyczących planu dla stref U.1, MN/U.2 i MN.U3 nie zabezpiecza dostatecznie interesów i spokoju mieszkańców stref MN.2, MN/U.2 i MN/U.3, wycelowane są one zbyt intensywnie w funkcje instytucji (port lotniczy, drogi publiczne), w działalność sektora usług i przemysłu kosztem ograniczenia komfortu mieszkańców tych terenów. (...)</p>				<p>Ad 3a. Nieuwzględniona. W terenach MN/U może być realizowana zarówno zabudowa jednorodzinna jak też zabudowa usługowa. Docelowo wskazane byłoby przekształcenie terenów MN/U w zabudowę wyłącznie usługową, gdyż jest to obszar narażony na nadmierne niekorzystne oddziaływanie dróg. Stąd nie zostały wyznaczone strefy zieleni pomiędzy terenami o wyłącznej funkcji usługowej, a takimi, które potencjalnie wskazane są pod takie przekształcenie.</p> <p>Ad 3b. Nieuwzględniona. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w zakresie poziomu terenu. Proponowany w uwadze zapis doprowadziłby do zakazu jakichkolwiek działań inwestycyjnych w terenach MN/U.2, MN/U.3, U.1, tj. wykluczenie tych terenów z zabudowy.</p> <p>Ad 3c. Nieuwzględniona. Utrzymuje się dotychczasowe ustalenia w zakresie infrastruktury telekomunikacyjnej. Zapisy projektu planu wprowadzają ograniczenia w ich rodzaju, jednak nie jest wskazane w obszarach usługowych ich całkowite wykluczenie.</p> <p>Ad 3d. Nieuwzględniona. Nie zostaje zmieniony zapis § 8 ust. 11, gdyż miejsca parkingowe (postojowe) są niezbędne dla prawidłowej obsługi terenu wskazanego do zainwestowania obiektami kubaturowymi. W terenach MN/U.2 i MN/U.3 można realizować wolnostojące garaże o wysokości do 4,5 m, bez możliwości lokalizacji garaży podziemnych jako samodzielne obiekty budowlane (§ 17 ust. 3 projektu planu). W terenie U.1 nie zostały dopuszczone samodzielne garaże wielostanowiskowe w formie wolnostojących budynków wyłącznie o takiej funkcji, bez równoczesnego wybudowania obiektu zgodnie z przeznaczeniem ustalonym w § 18 ust. 1. Wybudowanie garażu jest uwarunkowane realizacją budynków o funkcji wynikającej z podstawowego przeznaczenia terenu.</p> <p>Ad 3e. Nieuwzględniona. Zapisy zawarte w § 8 ust. 11 wskazują wyjątki dopuszczone w obszarze planu, a ich szczegółowe możliwości realizacji/lokalizacji określone zostały w pozostałych ustaleniach tekstu planu, stąd ustalenia należy czytać łącznie.</p> <p>Ad 3f. Nieuwzględniona. Wskazanie lokalizacji stacji elektroenergetycznych w terenach U i UL, jest właściwe, gdyż nowy niezainwestowany obszar z docelowym zagospodarowaniem głównie pod zabudowę usługową będzie wymagać wykonania takiej stacji. Przy jej realizacji brana będzie pod uwagę lokalizacja nie mająca negatywnego oddziaływania na zabudowę mieszkaniową.</p> <p>Ad 4. Nieuwzględniona. Parametry są właściwe dla drogi publicznej klasy dojazdowej i nie zostaną zmienione. Ul. Amazonek jest publiczną drogą gminną, tak więc pozostawienie jej pasa drogowego o dotychczasowej szerokości jest niedopuszczalne i niezgodne z przepisami. Obecna szerokość pasa drogowego wynosi miejscami niecałe 4 m, co zagraża bezpieczeństwu pieszych, poruszających się pasem drogowym oraz miejscowo uniemożliwia minięcie się dwóch pojazdów. Poszerzenie jej w liniach rozgraniczających do 8 m jest konieczne dla prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
							Ad 5. Nieuwzględniona. Nieprzekraczalne linie zabudowy, wyznaczone zgodnie z przepisami odrębnymi, nie mogą zostać zmienione (przesunięte).
24.	26	[...]*  [...]*	<p>Składa uwagę: Oznaczenie obszaru: działki nr 270 i 371/10 obręb K-53</p> <p>1. W §13 pkt 9 ppkt 3): zmienić istniejący zapis na: „miejsca parkingowe (postojowe) realizować jako naziemne, z dopuszczeniem garaży i parkingów nadziemnych i podziemnych” Uzasadnienie: obecny zapis z obowiązkiem wybudowania 90% miejsc parkingowych podziemnych lub parkingach naziemnych jest nieuzasadniony ekonomicznie w tym rejonie, taki zapis spowoduje zablokowanie jakichkolwiek inwestycji w tym rejonie.</p> <p>2. W §18 pkt 2 dopisać ppkt 7) o treści: „możliwość lokalizacji budynków bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką.” Uzasadnienie: teren objęty mpzp składa się z kilkuset wąskich działek ewidencyjnych, które można sukcesywnie zabudowywać z dużą planowaną intensywnością tylko wówczas, gdy plan umożliwi zabudowę w granicy działek. Brak takiego zapisu na wiele lat zablokuje inwestycje w rejonie lotniska i „zakonserwuje” te tereny jako nieużytki. Brak zapisu w planie o możliwości za budowy w granicy działek zmusi właścicieli i inwestorów planujących nowe budynki w granicy działek do występowania do właściwego ministra o zgodę na odstępstwo, co byłoby zbędne w przypadku wprowadzenia proponowanego zapisu do mpzp. Proponowany zapis jest już wprowadzony przez Gminę Miasta Krakowa w wielu obowiązujących planach z.p., co znacznie poprawiło zagospodarowanie tych terenów, które są bardzo rozdrobnione z dużą ilością działek ewidencyjnych.</p> <p>3. W §19 pkt 2 dopisać ppkt 7) o treści: „możliwość lokalizacji budynków bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką.” Uzasadnienie: teren objęty mpzp składa się z kilkuset wąskich działek ewidencyjnych, które można sukcesywnie zabudowywać z dużą planowaną intensywnością tylko wówczas, gdy plan umożliwi zabudowę w granicy działek. Brak takiego zapisu na wiele lat zablokuje inwestycje w rejonie lotniska i „zakonserwuje” te tereny jako nieużytki. Brak zapisu w planie o możliwości zabudowy w granicy działek zmusi właścicieli i inwestorów planujących nowe budynki w granicy działek do występowania do właściwego ministra o zgodę na odstępstwo, co byłoby zbędne w przypadku wprowadzenia proponowanego zapisu do mpzp. Proponowany zapis jest już wprowadzony przez Gminę Miasta Krakowa w wielu obowiązujących planach z.p., co znacznie poprawiło zagospodarowanie tych terenów, które są bardzo rozdrobnione z dużą ilością działek ewidencyjnych.</p> <p>4. W §19 pkt 2 ppkt 4): zmienić istniejący zapis na: „wskaźnik intensywności zabudowy 0,1-4,0” Uzasadnienie: proponowany maksymalny wskaźnik zabudowy 3 nie daje możliwości wykorzystania w pełni potencjału terenu w przypadku wymogu realizacji parkingów naziemnych lub podziemnych.</p> <p>5. Wnosi, aby działka nr 270 była w całości przeznaczona pod zabudowę usługową U2. Uzasadnienie: w wyłożonym projekcie mpzp działka w części południowej przeznaczona została jako tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub usługowej oznaczone symbolem MN/U4. W tej części jest zabudowana pustostanami do wyburzenia po nieużytkowanym od wielu lat gospodarstwie rolnym. Z powodu bezpośredniego bardzo uciążliwego sąsiedztwa autostrady dalsze użytkowanie nieruchomości na cele rolnicze i na cele mieszkaniowe nie ma sensu i nikt nie będzie tutaj remontował ani stawiał nowych domów mieszkalnych. Dlatego zapis projektu mpzp, który nakazuje tutaj w dalszym ciągu zabudowę mieszkaniową nie ma żadnego uzasadnienia, tym bardziej, że działka ta otoczona będzie terenami usługowymi, uciążliwą autostradą, która jeszcze</p>	270, 371/10 obr. K-53	MN/U.4 U.2 KDD.2 KDA.1	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</b>	<p>Ad 1. Nieuwzględniona. Parkingi naziemne (terenowe) mogą stanowić jedynie 10% miejsc wymaganych i ustalenia w tym zakresie pozostawia się bez zmian. Wynika to z konieczności zachowania ładu przestrzennego z odpowiednimi regulacjami umożliwiającymi m.in. kształtowanie i utrzymanie odpowiedniego wskaźnika terenu biologicznie czynnego. Wpłyne to na poprawę jakości przestrzeni, w której więcej może zostać zagospodarowana jako tereny zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym. Otoczenie budynków powinno stanowić otwartą przestrzeń przyjazną użytkownikowi, zagospodarowaną elementami małej architektury z zielenią.</p> <p>Ad 2, 3. Nieuwzględniona. Wymóg zachowania odpowiedniej odległości budynku od granicy działki ewidencyjnej jest związany z ograniczeniem oddziaływania obiektu na tereny sąsiednie. Obszar projektu planu położony jest w ustalonym w Studium <i>Projekcie Strategicznym Miasta Krakowa „Balice”</i> skonfigurowanym jako pakiet projektów o charakterze metropolitalnym, wśród których znajdują się przedsięwzięcia inwestycyjne związane z rozbudową lotniska, modernizacją linii kolejowej, budową i rozbudową układu drogowego oraz realizacją obiektów usługowych. Obszar taki wymaga kompleksowych rozwiązań i założeń spójnych architektonicznie, by przekształcenie niezainwestowanych terenów następowało w sposób uporządkowany. Stąd zabudowa działek powinna następować nie poprzez zabudowę wąskich działek jako osobne i niezależne inwestycje, a raczej w ramach zagospodarowania większych obszarów, tj. potraktowania wyznaczonych terenów jako całość inwestycyjną.</p> <p>Ad 4. Nieuwzględniona. Utrzymuje się przyjęty w projekcie planu wskaźnik intensywności zabudowy. Jego wielkość wynika z pozostałych parametrów i ustaleń projektu planu Przywołany w uwadze górny wskaźnik 4,0 nie odpowiada przyjętym w projekcie planu pozostałym parametrom.</p> <p>Ad 5. Nieuwzględniona. W terenie MN/U.4 zabudowa jednorodzinna i usługowa jest dopuszczona na równych prawach. Oznacza to, że teren może mieć funkcję mieszaną, bądź też wyłącznie funkcję mieszkaniową jednorodziną albo wyłącznie funkcję usługową. Dla tego terenu Studium wskazuje MN – Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, w którym dla zabudowy usługowej (strukturalna jednostka urbanistyczna nr 39 Olszanica) istnieje konieczność zachowania terenu biologicznie czynnego na poziomie min. 60%, stąd nie ma możliwości ustalenia dla działki 270 jednego przeznaczenia.</p> <p>Wyjaśnia się, że niewielki zachodni pas dz. 270 położony jest w terenie KDD.2, a dz. nr 371/10 położona jest w terenie KDA.1, wyznaczonych dla właściwej obsługi komunikacyjnej obszaru.</p>

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			bardziej zbliży się do działki po wybudowaniu trzeciego pasa jezdni, a nad działką szybko zwiększa się ruch lotniczy. teren objęty mpzp składa się z kilkuset wąskich działek ewidencyjnych, które można sukcesywnie zabudowywać z dużą planowaną intensywnością tylko wówczas, gdy plan umożliwi zabudowę w granicy działek.				
25.	27	[...]*  [...]*	Składa następujące uwagi: Oznaczenie obszaru: działka nr 272 obręb K-53  1. W §13 pkt 8 ppkt 1) litera t) wnioskuje zmienić istniejący zapis na: „budynki biur: 2 miejsca na 100m <sup>2</sup> powierzchni użytkowej.” 2. W §13 pkt 9 ppkt 3) wnioskuje zmienić istniejący zapis na: „w terenach U.1-U.9, UL.1, UL.2 miejsca parkingowe (postojowe) realizować jako naziemne, z dopuszczeniem garaży i parkingów naziemnych i podziemnych.” 3. W §19 pkt 2 ppkt 4) wnioskuje zmienić istniejący zapis na: „wskaźnik intensywności zabudowy 0,1- 4,0.”  Uzasadnienie: MPZP powinien uwzględnić charakter lokalizacji, potencjalny sposób zainwestowania, obecne potrzeby i rozwiązania dla danej funkcji oraz rachunek ekonomiczny. Zaproponowane powyżej zmiany są bardziej zasadne funkcjonalnie i ekonomicznie dla przedmiotowej lokalizacji, odpowiadają na realne potrzeby dla funkcji biur w zakresie miejsc postojowych, jak również promują rozwiązania ograniczające CO2.	272 obr. K-53	U.1-U.9, UL.1, UL.2	<b>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi</b>	Ad 1. Nieuwzględniona. Pozostawia się przyjęte wskaźniki miejsc parkingowych (postojowych). Są one zgodne z polityką parkingową, przyjętą w Uchwale NR LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r. w sprawie przyjęcia programu parkingowego dla miasta Krakowa.  Ad 2. Nieuwzględniona. Parkingi naziemne (terenowe) mogą stanowić jedynie 10% miejsc wymaganych i ustalenia w tym zakresie pozostawia się bez zmian. Wynika to z konieczności zachowania ładu przestrzennego z odpowiednimi regulacjami umożliwiającymi m. in. kształtowanie i utrzymanie odpowiedniego wskaźnika terenu biologicznie czynnego. Wpłyne to na poprawę jakości przestrzeni, w której więcej może zostać zagospodarowana jako tereny zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym. Otoczenie budynków powinno stanowić otwartą przestrzeń przyjazną użytkownikowi, zagospodarowaną elementami małej architektury z zielenią.  Ad 3. Nieuwzględniona. Utrzymuje się przyjęty w projekcie planu wskaźnik intensywności zabudowy. Jego wielkość wynika z pozostałych parametrów i ustaleń projektu planu Przywołany w uwadze górny wskaźnik 4,0 nie odpowiada przyjętym w projekcie planu pozostałym parametrom.

\* Wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych; na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 902); jawność wyłączyła Justyna Kozik, główny specjalista w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK

**Wyjaśnienia uzupełniające:**

Ileokroć w treści niniejszego załącznika jest mowa o:

- Studium - należy przez to rozumieć Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa,
- planie - należy przez to rozumieć sporządzany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Balice I”,
- ustawie - należy przez to rozumieć ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503 ze zm.).