

**UCHWAŁA NR LXXVIII/2171/22
RADY MIASTA KRAKOWA**

z dnia 16 lutego 2022 r.

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

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1372 i 1834), art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2021 r., poz. 741 i poz. 784, 922, 1873 i 1986), 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 2021 r. poz. 2373, 2389), w związku z uchwałą Nr XXI/418/19 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 lipca 2019 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” uchwala się, co następuje:

§ 1. 1. Nie uwzględnia się uwag złożonych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” w zakresie wynikającym z rozpatrzenia przez Prezydenta Miasta Krakowa Zarządzeniem Nr 3197/2020 z dnia 7 grudnia 2020 r., Zarządzeniem Nr 1956/2021 z dnia 14 lipca 2021 r., Zarządzeniem Nr 2197/2021 z dnia 2 sierpnia 2021 r. oraz Zarządzeniem Nr 139/2022 z dnia 21 stycznia 2022 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

Artur Buszek

ROZSTRZYGNIECIE O SPOSOBIE ROZPATRZENIA UWAG DO PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU „SIEWNA”

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” został wyłożony do publicznego wglądu w okresie od dnia 5 października do dnia 2 listopada 2020 r. (I wyłożenie). Termin wnoszenia uwag do wyłożonego projektu planu oraz uwag w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, określony w ogłoszeniu i obwieszczeniu w tej sprawie upłynął z dniem 16 listopada 2020 r. Prezydent Miasta Krakowa Zarządzeniem Nr 3197/2020 z dnia 7 grudnia 2020 r. w sprawie rozpatrzenia uwag i pism złożonych do wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”, w tym uwag zgłoszonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu tego planu, rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu (Lp. 1 – Lp. 200) i nie uwzględnił uwag zawartych w poniższym wykazie.

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” został ponownie wyłożony do publicznego wglądu w okresie od dnia 10 maja do dnia 9 czerwca 2021 r. (II wyłożenie). Termin wnoszenia uwag do ponownie wyłożonego projektu planu oraz uwag w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, określony w ogłoszeniu i obwieszczeniu w tej sprawie upłynął z dniem 23 czerwca 2021 r.

Prezydent Miasta Krakowa Zarządzeniem Nr 1956/2021 z dnia 14 lipca 2021 r. w sprawie rozpatrzenia uwag i rozpoznania pism złożonych do ponownie wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”, w tym uwag zgłoszonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu tego planu, rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu (II wyłożenie: Lp. 201 – Lp. 243) i nie uwzględnił uwag zawartych w poniższym wykazie.

Dodatkowo Prezydent Miasta Krakowa Zarządzeniem Nr 2197/2021 z dnia 2 sierpnia 2021 r. zmienił Zarządzenie Nr 1956/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 14 lipca 2021 r. w sprawie rozpatrzenia uwag i rozpoznania pism złożonych do ponownie wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”, w tym uwag zgłoszonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu tego planu.

Część projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” została ponownie wyłożona do publicznego wglądu w okresie od dnia 29 listopada do dnia 28 grudnia 2021 r. (III wyłożenie). Termin wnoszenia uwag dotyczących wykładanej części projektu planu oraz uwag w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, określony w ogłoszeniu i obwieszczeniu w tej sprawie upłynął z dniem 11 stycznia 2021 r.

Prezydent Miasta Krakowa Zarządzeniem Nr 139/2022 z dnia 21 stycznia 2022 r. w sprawie rozpatrzenia uwag i rozpoznania pism złożonych do ponownie wyłożonej do publicznego wglądu części projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”, w tym uwag zgłoszonych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu tego planu, rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu (III wyłożenie: Lp. 244. – Lp. 258) i nie uwzględnił uwag zawartych w poniższym wykazie.

Niniejsze rozstrzygnięcie zgodnie z przepisami art. 20 ust. 1 ustawy, zawiera listę wszystkich uwag nieuwzględnionych w toku procedury planistycznej przez Prezydenta Miasta Krakowa.

W zakresie uwag objętych załącznikiem, Rada Miasta Krakowa postanawia przyjąć następujący sposób ich rozpatrzenia:

Lp.	NR UWAGI	IMIĘ I NAZWISKO lub NAZWA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ (w dokumentacji planistycznej)	TREŚĆ UWAG (pełna treść uwag i pism znajduje się w dokumentacji planistycznej)	OZNACZENIE NIERUCHOMOŚCI KTÓREJ DOTYCZY UWAGA (numery działek lub inne określenie terenu objętego uwagą)		USTALENIA PROJEKTU PLANU			ROZSTRZYGNIECIE RADY MIASTA KRAKOWA W SPRAWIE ROZPATRZENIA UWAGI	UZASADNIENIE STANOWISKA RADY MIASTA KRAKOWA
				DZIAŁKA	OBREB	edycja z I wyłożenia do publicznego wglądu	edycja z II wyłożenia do publicznego wglądu	edycja z III wyłożenia do publicznego wglądu oraz edycja przekazana do uchwalenia		
I.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
1.	I.1	[...]* [...]*reprezentowani przez Radcę Prawnego [...]*	Wnoszą, aby w oparciu o załączoną do uwagi analizę układu komunikacyjnego Politechniki Krakowskiej przyjęte zostało rozwiązanie w MPZP Siewna zgodne z rekomendowanym przez ekspertów wariantem obsługi obszaru, tj. rozbudowy skrzyżowania z ul. Siewna poprzez	236/1, 215/2, 218/2, 218/5, 219/1, 222/1,	43 Krowodrza	KK.2, KDZ.2, U.17			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> wyznaczenia drogi wewnętrznej na rysunku projektu planu. Zgodnie z § 50 ust. 1 projekt planu wyznacza Tereny kolejowe na terenach zamkniętych których przeznaczeniem podstawowym są m.in. drogi wewnętrzne, w związku z powyższym wprowadzanie na rysunek planu przedmiotowej
	I.438	[...]*								

		[...]*reprezentowani przez Radcę Prawnego [...]*	budowę dodatkowego wlotu (zjazdu publicznego) drogi wewnętrznej zlokalizowanej na działce 236/1 (odpowiadającej drodze serwisowej PKP równoległej do linii kolejowej Kraków - Warszawa) albo drogi zlokalizowanej w części na działce 236/1 a w części na działkach do niej przylegających (przy założeniu szerokości drogi umożliwiającej obsługę komunikacyjną całego terenu), z zachowaniem możliwości prawo i lewo skrętu. Przedmiotowa droga będzie obsługiwać nieruchomości zlokalizowane przy AL 29 Listopada (po wschodniej stronie, między wiaduktami kolejowymi linii kolejowej Kraków - Warszawa i Kraków - Mydlniki).	220, 221/1, 223/1, 225, 224, 227, 226, 228, 229, 230						drogi nie jest konieczne. Ponadto w otrzymanym piśmie (znak sprawy KNKr1.6144.98.2019/34), na etapie opiniowania projektu planu, PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie zwraca uwagę na planowany rozwój regionalnych połączeń kolejowych co wiązać się może z rozbudową infrastruktury kolejowej. W związku z czym na etapie sporządzania projektu planu należy wykluczać ewentualne kolizje infrastruktury. Zgodnie z przytoczonym pismem należy zauważyć że narzucenie przebiegu drogi wewnętrznej może kolidować z przyszłą rozbudową linii kolejowej.
2.	I.2	Towarzystwo na Rzecz Ochrony Przyrody	1. Projekt planu obejmuje obszary do tej pory nie zainwestowane, przedstawiające dużą wartość przyrodniczą jako korytarze ekologiczny oraz pełniące kluczową rolę w systemie przewietrzania miasta. Dolina rzeki Prądnik stanowi również bardzo ważny element w zakresie kształtowania stosunków aerosanitarnych, stąd podstawowym zadaniem planu jest właściwe zagospodarowanie nie tylko jej najbliższego otoczenia w formie parku rzecznoego, ale również terenów z nim powiązanych w formie terenów otwartych. Zaproponowane zawężenie nadrzecznego pasa zieleni należy jednoznacznie ocenić jako działania niekorzystne dla środowiska przyrodniczego oraz mieszkańców. 2. Tereny zieleni przeznaczone jako U.12 powinny być uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego jako tereny zieleni urządzonej jako tereny o charakterze zieleni parkowej oraz izolacyjnej chroniące istniejącą zabudowę mieszkaniową przez uciążliwością hałasu kolejowego.	13, 14/93, 46, 47/2, 47/1, 14/91, 14/84, 14/85, 14/86, 14/82, 51/19, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26, 51/18, 14/21, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/122, 14/81, 14/149	42 Krowodrza	MN.1, MN.2, MN/U.1, U.12, U.14, U.16, U.17, KDZ.1, KDL.5		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwag w pkt 1-8 oraz w części w pkt 10	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia otoczenia rzeki Prądnik pod park rzeczny. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 oraz teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 w których wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowane jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej. Ad.2 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenu oznaczonego symbolem U.12 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla terenów zabudowy mieszkaniowej, powierzchnię biologicznie czynną na poziomie 60 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych. Należy też zwrócić uwagę że projekt planu wprowadza w pobliżu terenów komunikacyjnych przeznaczenie mało wrażliwe na hałas czyli możliwość realizacji obiektów – usługowych. Jest to	

											<p>najlepsza forma ochrony akustycznej wyznaczana na etapie planowania przestrzennego.</p> <p>Ad.3 Uwaga nie uwzględniona. Przedmiotowe działki znajdują się w zakresie planowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 (tzw. Trasa Galicyjska) mającej na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w północnej części Krakowa oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu w rejonie ul. Opolskiej, ul. Legnickiej i ul. Siewnej.</p> <p>Ad.4 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenów oznaczonych symbolami U.14, U.16, U.17 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu ochrony najcenniejszej zinventaryzowanej zieleni w przedmiotowych obszarach, minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 30 % (w terenach U.16 i U.17) oraz 40% (w terenie U.14) oraz nakaz realizacji dachów zielonych.</p> <p>Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany definicji terenu biologicznie czynnego. Definicja ta została określona w przepisach odrębnych w brzmieniu: „terenie biologicznie czynnym - należy przez to rozumieć teren o nawierzchni urządzonej w sposób zapewniający naturalną vegetację roślin i retencję wód opadowych, a także 50% powierzchni tarasów i stropodachów z taką nawierzchnią oraz innych powierzchni zapewniających naturalną vegetację roślin, o powierzchni nie mniejszej niż 10 m², oraz wodę powierzchniową na tym terenie”. Ponadto, zgodnie z § 3 ust. 3 i § 143 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”: akt prawa miejscowego „nie może zmieniać lub uchylać przepisów regulujących sprawę, które nie należą do jej zakresu przedmiotowego lub podmiotowego (...)”. Powyższe jest również zawarte w art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „(...) sporządza projekt planu miejscowego (...) zgodnie (...) z przepisami odrębnymi”.</p> <p>Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do ustaleń projektu planu dodatkowych zapisów odnośnie powierzchni biologicznie czynnej. Zgodnie z projektem planu każda nowa inwestycja winna być realizowana w oparciu o ustalone parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy, które pozwolą na lokalizację parkingów bez uszczerbku dla powierzchni biologicznie czynnej.</p>
			3. Zadrzewione działki nr 542 i 544 obr. 43 Krowodrza powinny być uwzględniona w planie zagospodarowania przestrzennego jako tereny zieleni urządzonej.								
			4. Niezabudowane nieruchomości w obszarze U.14, U.16, U.17 powinny pozostać jako tereny zieleni nieurządzonej.								
			5. Jako powierzchnia biologicznie czynna na terenie planu uznawana wyłącznie powierzchnia na gruncie rodzimym - w świetle obowiązujących przepisów prawnych rozporządzenie, w sprawie warunków technicznych, jakim muszą odpowiadać budynki i ich usytuowanie wprowadza do polskiego porządku prawnego definicję terenu biologicznie czynnego, ale to nie oznacza, że w miejscowym planie zagospodarowania, należy stosować taką samą definicję. Można więc inne definicje. Nie ma więc przeszkód, żeby zdefiniować teren biologicznie czynny w planie miejscowym np. w ten sposób, że jako teren biologicznie czynny nie uznaje się dachów i tarasów. Przepisy w/w rozporządzenia mają pełnić funkcję ochronną, a przedmiotem tej ochrony jest przede wszystkim zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców/użytkowników obiektów budowlanych. Nic więc nie stoi na przeszkodzie, aby zwiększyć poziom tej ochrony, nie można go natomiast obniżyć. - dobrze byłoby załączyć do wniosku opinię prawną, że można wprowadzić zapis ograniczający powierzchnię biologicznie czynną tylko do powierzchni na gruncie rodzimym.								
			6. Wprowadzenie obowiązku zabezpieczenia powierzchni biologicznie czynnej przed wjazdem samochodami, celem zapobieżenia przekształcaniu jej w parkingi.								

			<p>7. W przypadku niezbędnego usunięcia drzew konieczność wykonania kompensacji przyrodniczych w postaci nowych nasadzeń w ilości i o obwodach nie mniejszych od ilości i obwodów drzew usuwanych z zastosowaniem gatunków rodzimych.</p> <p>8. Nowe zagospodarowanie terenu i architektura powinny uwzględniać najnowocześniejsze technologie proekologiczne. Rozwiązania w zakresie: zagospodarowania, spełnienia uwarunkowań przyrodniczych, konstrukcji, komunikacji, materiałów wykończeniowych, instalacji muszą odpowiadać wysokim standardom energooszczędności i nowoczesnych technologii proekologicznych.</p> <p>9. (...)</p> <p>10. Wnosi o zagospodarowanie wszystkich dachów jako instalacji fotowoltaicznych lub/ i zielonych dachów (dach obsadzony trwale roślinnością), terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, kawiarnianych, innych celów użytkowych.</p> <p>11. (...)</p> <p>12. (...)</p>							<p>Ad 7 Uwaga nieuwzględniona - w ustaleniach projektu planu nie wprowadza się zapisu o „kompensacjach przyrodniczych”, gdyż odbywa się to zgodnie z przepisami odrębnymi. Dodatkowo wyjaśnia się, że zgodnie z zasadami techniki prawodawczej nie można w ustaleniach planu powielać zapisów zawartych w przepisach odrębnych.</p> <p>Ad. 8 W art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu ustaleń nakazujących stosowanie rozwiązań spełniających wysokie standardy energooszczędności oraz nowoczesnych technologii proekologicznych.</p> <p>Ad. 10 Uwaga nieuwzględniona w zakresie nakazu stosowania dachów zielonych na pozostałych budynkach. Ponadto stwierdza się że projekt planu zgodnie § 7 ust. 7 pkt 1 dopuszcza realizację dachów zielonych. W związku z powyższym pozostawia się obecne ustalenia w zakresie stosowanych materiałów pokryć dachowych.</p>
3.	I.3	SM Krakus	1. Wnosi o likwidację połączenia ul. Szafirowej z ul. Jabłonką, ul. Nad Strugą i ul. Legnicką.	--		KDD.23			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na jednokierunkowy ruch na ul. Jabłonnej oraz w celu usprawnienia ruchu komunikacyjnego w rejonie skrzyżowania ul. Jabłonnej z ul. Nad Strugą został wprowadzony łącznik istniejącej drogi publicznej tj. ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą i ul. Legnicką Projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wykonanie ul. Szafirowej jako jednokierunkowej na części jej długości.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i></p>
	I.5	SM Krakus	2. (...) 3. (...)							
4.	I.4.	[...]*	Wnosi o likwidację proponowanego w projekcie planu nowego połączenia ul. Turystycznej z ul. Grażyny.	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	<p>Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na</p>

										<p>włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznej wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>
5.	I.6	[...]*	<p>1. Proszę o uwzględnieni w projekcie planu zagospodarowania terenu dla działki 686 możliwości sytuowania budynku bezpośrednio przy granicy działki z uwagi na zabudowę sąsiednich działek (zabudowa szeregowa) oraz szerokości działki około 12m. Przy założeniu odjęcia po 4m od granicy działki pozostaje możliwość wybudowania budynek o szerokości zaledwie 4 metrów co w zasadzie wyklucza jakąkolwiek zabudowę na przedmiotowej działce. Dodatkowo z uwagi na charakter okolicznych budynków (głównie domy jednorodzinne w zabudowie szeregowej) wnioskuję o dopuszczenie w projektowanym planie zabudowy działki 686 zabudowy jednorodzinnej szeregowej.</p> <p>2. Proszę o uwzględnieni w projekcie planu zagospodarowania terenu dla działki 703/1 możliwości sytuowania budynku bezpośrednio przy granicy działki z uwagi na zabudowę sąsiednich działek(zabudowa szeregowa) oraz szerokości działki około 12m. Przy założeniu odjęcia po 4m od granicy działki pozostaje możliwość wybudowania budynek o szerokości zaledwie 4 metrów co w zasadzie wyklucza jakąkolwiek zabudowę na przedmiotowej działce. Dodatkowo z uwagi na charakter okolicznych budynków (głównie domy jednorodzinne w zabudowie szeregowej) wnioskuję o dopuszczenie w projektowanym planie zabudowy działki 703/1 zabudowy jednorodzinnej szeregowej.</p>	686, 703/1	43 Krowodrza	MWn.1			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1, 2</p>	<p>Ad.1, 2</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do ustaleń projektu planu zapisu o możliwości sytuowania budynku bezpośrednio przy granicy działki ze względu na Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie które w § 12 ust 3. dopuszcza taką możliwość. Zgodnie z przytoczonym przepisem sytuowanie budynku bezpośrednio przy granicy działki budowlanej możliwe będzie, w przypadku gdy będzie on przylegał swoją ścianą do ściany budynku istniejącego na sąsiedniej działce oraz jego wysokość będzie zgodna z obowiązującym na danym terenie planem miejscowym lub decyzją o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.</p>
6.	I.8	[...]*	<p>1. Nie zgadza się na przekształcenia parkingu osiedlowego (działka nr 1180/3) w dwukierunkową ulicę łączącą ul. Grażyny i ul. Turystyczną (na planie KDD.18), w tym przeniesienia na jej koniec skrzyżowania, którego funkcję pełni obecnie skrzyżowanie ulic Imbramowskiej i Grażyny oraz związanej z tym rozbudowy części ul. Turystycznej na jej drugim końcu i zamknięcie wylotu ul. Imbramowskiej</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p> <p>2. (...)</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	1180/3	43 Krowodrza	KDD.14, KDD.18, KDD.19			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1</p>	<p>Ad.1</p> <p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady</p>

									<p>organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>
7.	I.9	[...]*	W związku z ogłoszeniem i obwieszczeniem Prezydenta Miasta Krakowa składam wniosek dotyczący planu likwidacji parkingu pomiędzy ulicą Turystyczną a ulicą Grażyny na rzecz budowy drogi publicznej dwukierunkowej. Wnioskuje o zaniechanie realizacji wyżej wymienionego planu w związku brakiem jego faktycznej zasadności.	---	---	KDD.18		Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji.</p> <p>W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt</p>

										<p>planu również poprzez zapisy umożliwiają zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>
8.	I.10	Spółdzielnia Mieszkaniowa Prądnik Biały Wschód w Krakowie	<p>1. Połączenie ul. Grażyny z ul. Turystyczną poprzez istniejący zamknięty parking (działka 1180/3 KDD.18), będący jedynym możliwym dla mieszkańców budynków Turystyczna 5 i Turystyczna 6 miejscem do parkowania. Spółdzielnia aby utrzymać w dobrym stanie miejsca postojowe, które służą wyłącznie mieszkańcom zainwestowała w ich remont bardzo duże środki finansowe. Przyjęcie zaproponowanego rozwiązania spowoduje, że miejsca postojowe staną się ogólnodostępne i być może przyszłości, objęte opłatami (parkometry) a sąsiedztwo placu Imbramowskiego i bud. Vinci przyczyni się w dużym stopniu, że obecnych miejsc postojowych nie będzie dla mieszkańców Spółdzielni. Zaproponowane rozwiązanie wprowadza duże natężenie ruchu pojazdów w spokojnej enklawie. Pogorszy się wówczas komfort i bezpieczeństwo mieszkańców, wystąpi duże zagrożenie wypadkowe, wzrost hałasu i zanieczyszczenia powietrza - utracimy rosnące tam drzewa.</p> <p>Natomiast Państwa uzasadnienie o niebezpiecznym sąsiedztwie dwóch skrzyżowań nie ma podstaw aby tak twierdzić. Żadne zdarzenia nawet drobnej kolizji w tym miejscu nie są nam znane bo nie miały miejsca. Oczywiście zawsze należy dążyć do poprawy bezpieczeństwa - może należałoby wprowadzić pewne usprawnienia na skrzyżowaniu ulic Opolska , Grażyny z ulicą Imbramowską lub rozważyć możliwość przebudowy tego skrzyżowania.</p> <p>2. (...)</p>	1180/3, 652/2, 902, 903, 904	43 Krowodrza	KU.3, KU.4, ZPz.8, ZPz.9, KDD.18, KDD.19			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 3</p>	<p>Ad. 1</p> <p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób przez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że projekt planu choć w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej wprowadzenie jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p> <p>Ad. 3</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia przedmiotowej działki pod tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami MW/U.</p> <p>Szerokość działki wyklucza w sposób racjonalny realizację zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, a spełnienie wymogów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002</p>
			<p>3. Na proponowane na działce 652/2 ograniczenie zabudowy. Wnioskujemy o rozszerzenie - wprowadzenie do PLANU zabudowy budynkami usługowo-mieszkalnymi wielorodzinnymi o niskiej intensywności.</p> <p>4. (...)</p>							

										r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie będzie utrudnione. Ponadto należy stwierdzić, że warunki zamieszkania dla mieszkańców pomiędzy zabudową usługową (istniejące budynki szkoły oraz boisko), a ruchliwą drogą będą uciążliwe.
9.	I.11	Stowarzyszenia Kraków dla Mieszkańców	1. Na działkach ewidencyjnych nr: 13, 14/93, 46, 47/2, 47/1, 14/91, 14/84, 14/85, 14/86, 14/82, 51/19, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26, 51/18, 14/21, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/122, 14/81, 14/149 wszystkie obręb 42, jednostka ewidencyjna Krowodrza utworzenie terenu zieleni. Wskazany obszar cechuje duża wartość przyrodnicza oraz pełni on kluczową rolę w systemie przewietrzania miasta. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego powinien chronić dolinę rzeki Prądnika oraz jej otoczenie w formie parku rzeczno. Zapropionowane zawężenie nadrzecznego pasa zieleni należy jednoznacznie ocenić jako działania niekorzystne dla środowiska przyrodniczego oraz mieszkańców.	13, 14/93, 46, 47/2, 47/1, 14/91, 14/84, 14/85, 14/86, 14/82 (brak działki), 51/19, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26, 51/18, 14/21, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/122, 14/81, 14/149	42 Krowodrza	MN.1, MN.2, MN/U.1, U.12, U.14, U.16, U.17, KDZ.1, KDL.5, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2-4 oraz w części w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia przedmiotowych działek pod tereny zieleni urządzonej. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni oraz minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			2. W obszarze U.12 wydzielenie terenów zieleni i oznaczenie ich jako tereny zieleni urządzonej o charakterze zieleni parkowej oraz izolacyjnej, chroniącej istniejącą zabudowę mieszkaniową przez uciążliwość hałasu kolejowego.		43 Krowodrza					Ad.2 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenu oznaczonego symbolem U.12 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla terenów zabudowy mieszkaniowej, powierzchnię biologicznie czynną na poziomie 60 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych. Należy też zwrócić uwagę że projekt planu wprowadza w pobliżu terenów komunikacyjnych przeznaczenie mało wrażliwe na hałas czyli możliwość realizacji obiektów usługowych. Jest to najlepsza forma ochrony akustycznej wyznaczana na etapie planowania przestrzennego.
			3. Uwzględnienie zadrzewionych działek ewidencyjnych nr 542 i 544 obie obręb 43, jednostka ewidencyjna Krowodrza, jako terenów zieleni urządzonej.	542 i 544						Ad.3 Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowe działki znajdują się w zakresie planowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 (tzw. Trasa Galicyjska) mającej na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w północnej części Krakowa oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu w rejonie ul. Opolskiej, ul. Legnickiej i ul. Siewnej.
			4. obszarze U.14, U.16, U.17 wydzielenie niezabudowanych terenów jako terenów zieleni nieurządzonej.							Ad.4 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenów oznaczonych symbolami U.14, U.16, U.17 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach

									terenów inwestycyjnych w celu ochrony najcenniejszej zinventaryzowanej zieleni w przedmiotowych obszarach, minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 30 % (w terenach U.16 i U.17) oraz 40% (w terenie U.14) oraz nakaz realizacji dachów zielonych.
10.	I.12	[...]*	1. (...) 2. Realizacja tego projektu w zaplanowanej formie, nie zapewni usprawnienia komunikacji w rejonie Skrzyżowania ul. Turystycznej i ul. Imbramowskiej oraz ulicy oznaczonej symbolem KDD.18 wraz ze skrzyżowaniem z ul. Turystyczną.	-	-	KDD.18		Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i>
11.	I.13	[...]*	Wnioskuję o zaniechanie realizacji planu likwidacji parkingu pomiędzy ulicą Turystyczną a ulicą Grażyny na rzecz budowy drogi publicznej dwukierunkowej w związku brakiem jego faktycznej zasadności oraz z następujących powodów.	-	-	KDD.18		Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady

										<p>organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>
12.	I.14	Rada i Zarząd Dzielnicy IV Prądnik Biały	<p>1. (...)</p> <p>2. (...)</p> <p>3. (...)</p> <p>4. (...)</p> <p>5. (...)</p> <p>6. (...)</p> <p>7. Wnosi o zachowanie obecnego charakteru zabudowy i tkanki urbanistycznej wraz z zachowaniem obecnej wysokości zabudowy na obszarze pomiędzy ul. Górnickiego, a rzeką Prądnik.</p>	Cały obszar planu		Cały obszar planu			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 7</p>	<p>Ad.7</p> <p>Projekt planu w większości przedmiotowego obszaru wyznacza wysokość zgodną ze stanem istniejącym. Niemniej jednak parametr ten został przeanalizowany w rejonie ul. Lechonia i odpowiednio skorygowany.</p>
13.	I.15	[...]*	<p>W związku z ogłoszeniem i obwieszczeniem Prezydenta Miasta Krakowa składam wniosek o zmianę przedmiotowego Projektu w zakresie projektowanej przebudowy ul. Szafirowej (KDD.23) poprzez połączenie jej z ul. Jabłonką (rezygnacja z połączenia).</p>	-	-	KDD.23			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa</p>	<p>Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna).</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego</i></p>

										<i>wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jablonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i>
14.	I.16	[...]*	W związku z dużą obawą o zdrowie i bezpieczeństwo moich dzieci w drodze do szkoły sprzeciwiam się rozbudowie ul. Siewnej.	-	-	-			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Celem projektu planu jest zapewnienie właściwej obsługi komunikacyjnej obszaru. Wskazane w projekcie planu rozwiązania komunikacyjne są prawidłowe. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.
15.	I.17	[...]*	Przedmiotem moich oczekiwań jako mieszkańca i współwłaściciela nieruchomości przy ul. Grażyny 18 jest zaniechanie planów poszerzenia i wydłużenia ul. Grażyny. Działania takie spowodują wzmożony ruch s prawdopodobnie ograniczenie miejsc postojowych, których jest za mało na ilość mieszkańców. W pobliżu usytuowany jest plac zabaw i ciągi komunikacyjne dla pieszych, które nie są wystarczające. istnieje co najmniej kilka wjazdów do nieruchomości - bloków usytuowanych przy ulicy. W aktualnym stanie faktycznym mieszkańcy mają już wiele problemów.	-	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
16.	I.18	[...]*	1. (...) Uwaga zawiera uzasadnienie 2. Znacznie prostszym i mniej kosztownym rozwiązaniem byłoby połączenie ul. Legnickiej z Siewną przez ul. Zgody lub Kołaczy, gdzie liczba mieszkańców jest znacznie mniejsza aniżeli mieszkańców przy ulicy Grażyny (dwa duże bloki mieszkalne). Obie wymienione ulice są znacznie szerszymi, w stosunku do ulicy Grażyny, a zrobienie takiego połączenia nie niszczyłoby w sposób bezmyślny kolejnych zielonych terenów Krakowa, a ich przebudowa byłaby inwestycją znacznie tańszą od planowanej. Uważamy, że ten fakt ma również duże znaczenie w obecnej dobie kryzysu gospodarczego. 3. (...)	-	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona. Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zielen publiczną oznaczoną w projekcie planu jako teren o symbolu ZP.13 oraz istniejący ciąg pieszy.
17.	I.19	[...]*	1. (...) 2. Nie zgadza się na połączenie ul. Grażyny z ul. Turystyczną poprzez zamknięty parking - KDD.18	1181/18, 1180/3	43 Krowodrza	KDD.18, KDD.19			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie

										<p>wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>
18.	I.20	[...]*	Droga pomiędzy ul. Siewną a ul. Grażyny oznaczona w projekcie jako KDD.14 łącząca ulicę Siewną z ul. Grażyny jest w rzeczywistości drogą osiedlową, która powinna zostać oznaczona jako droga wewnętrzna.	-	-	KDD.14			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne.</p> <p>Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.</p>
	I.42	[...]*								
	I.47	[...]*								
19.	I.25	[...]*	1. (...) 2. Założenia MPZP w tej części powinny odzwierciedlać rzeczywisty sposób użytkowania terenu w okresie kilkunastu ostatnich lat, tj. jako ciągu pieszo-rowerowego, natomiast oznaczonych w planie odcinków dróg KDD.14 oraz KDD.19 (na odcinku do ul. Litawora) wyłącznie jako dróg dojazdowych (wewnętrznych) do budynków mieszkalnych.	-	-	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	<p>Ad.2</p> <p>Obszar wchodzący w skład przedmiotowych dróg (KDD.14 i KDD.19) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne.</p> <p>Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy</p>
20.	I.26	[...]*	Proponowana szerokość drogi KDD.14 - 23m jest zdecydowanie zbyt duża. Projektowana droga przebiega przez środek skupiska zabudowy wielorodzinnej i w takiej formie będzie negatywnie oddziaływać na mieszkańców - dotyczy to zanieczyszczenia, hałasu oraz dostępności do terenów rekreacyjnych dla pieszych.	-	-	KDD.14			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.14 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p>
21.	I.27	[...]* [...]*	Wnosi o usunięcie połączenia ul. Siewnej z ul. Grażyny poprzez drogę KDD.19. Składam uwagę do planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” w postaci sprzeciwu do znacznego poszerzenia ul. Grażyny i łączenia jej z ul. Siewną celem puszczenia ruchu samochodowego z ul. Opolskiej do ul. Siewnej.	1181/18	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej</p>

			Jako lokatorzy mieszkania usytuowanego w bezpośrednim sąsiedztwie zbiegu ulic Grażyny i Siewnej nie możemy zgodzić się na tak duże natężenie ruchu pod naszymi oknami. Jest to miejsce w bezpośrednim sąsiedztwie przedszkoli, szkoły. Obecnie Przy zbiegu ulic Grażyny i Siewnej znajduje się plac zabaw oraz górka dla dzieci. Co do samej ulicy Grażyny jest to bezpośrednia droga dojścia na przystanek autobusowy „Imbramowska”. Obecna sytuacja drogowa w okolicy wymusiła na niektórych mieszkańcach porzucenie samochodu jako środka transportu do i z pracy na rzecz komunikacji zbiorowej. Ja sam zdecydowałem się na taki krok pracując w Skawinie, dlatego nie wyobrażam sobie dojścia na ten przystanek czy na zakupy drogą ze znacznym natężeniem ruchu.							symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
22.	I.28	[...]*	Wnosi o zmianę drogi publicznej KDD.14 na drogę wewnętrzną. Osiedlowa droga wewnętrzna pomiędzy rzędami bloków 21 a 23 zamieniona została w planie na drogę publiczną dojazdową. Spowoduje to kolejny ubytek miejsc parkingowych, zwiększenie emisji spalin, nadzwyczajne zagrożenie dla przechodniów. Już obecnie w godzinach wieczornych i nocnych praktycznie nie ma wolnych miejsc postojowych. Zamiana DW na DD spowoduje zagrożenie dla wszystkich obecnie korzystających z tej drogi mieszkańców, uczniów szkoły podstawowej, dzieci uczęszczających do równoległego położonego do DW przedszkola i dzieci przedszkolnych wychodzących na spacer po osiedlu, a także pacjentów korzystających z pobliskiej specjalistycznej Poradni Psychologiczno-Pedagogicznej. Obniżenie jakości powietrza wpłynie katastrofalnie na mieszkańców osiedla, zwłaszcza że prognozy co do stanu epidemii Covid 2 mówią wyraźnie, że ta epidemia będzie nam stale towarzyszyć tak jak epidemie grypy. Naukowcy mówią też o ewidentnej korelacji między ciężkim/krytycznym przebiegiem tej choroby a złym stanem powietrza. Pomysł zmiany DW na DD w obszarze Siewna jest kompletnie abberacyjny. Ewentualna realizacja takiego zamierzenia nie spełni żadnych oczekiwanych funkcji odciążających ulicę Siewną, ale na pewno zwiększy wypadkowość.	-	-	KDD.14			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy
23.	I.29	[...]*	Nie zgadza się na połączenie i poszerzenie ulicy Siewnej bocznej z ul. Grażyny poprzez teren SMPBW do szerokości 23 m. Oznaczenia na mapie odpowiednio KDD.14 z KDD.19. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.14 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
24.	I.32	[...]*		1053/1	43	U.9				Ad.1

	I.92.	[...]*	<p>1. Wnoszę o zmianę przeznaczenia terenu na przedmiotowej działce, zgodnie ze Studium, na tereny Mieszkaniowe Wielorodzinne.</p> <p>2. (...)</p>		Krowodrza				<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 3</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona dla części działki od strony projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1, gdzie pozostawia się teren o przeznaczeniu pod zabudowę usługową o symbolu U.9. Przedmiotowa zabudowa usługowa została wprowadzona w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej od istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych a także po to by wykluczyć konieczność stosowania środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym np. ekranów akustycznych. Zastosowane środki ochrony przed nadmiernym hałasem często źle wkomponują się w otaczający krajobraz, tworząc kontrast pomiędzy środowiskiem naturalnym, a działalnością człowieka. Jednak poprzez odpowiednie zabiegi na etapie planowania przestrzennego można doprowadzić do sytuacji, że stosowanie środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie będzie konieczne. Im bardziej zabudowa lub teren jest wrażliwy na działanie hałasu powinien się znajdować dalej od drogi pełniącej funkcję ruchową. Najbliższej drogi głównej mogą znajdować mało wrażliwe na hałas obiekty komercyjne, magazynowe i parkingi, dalej przy drodze zbiorczej powinny się znajdować obiekty usługowe i handlowe, a najdalej zabudowa mieszkaniowa, szkoły i szpitale.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –cały Teren zabudowy usługowej o symbolu U.9 został włączony do Terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6.</i></p>
			<p>3. W przypadku nieuwzględnienia uwagi w/w zakresie i pozostawienia projektowanego przeznaczenia usługowego wnoszę o zmniejszenie współczynnika powierzchni biologicznie czynnej do przewidzianej w tomie III Studium wartości 20%.</p>							<p>Ad.3 Projekt planu wyznacza dla terenu o symbolu U.9 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 50 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.</p>
			Uwaga zawiera uzasadnienie							
25.	I.33	[...]*	<p>Nie zgadza się na znaczne poszerzenie drogi KDD.19 ul. Grażyny i połączenie jej z ul. Siewna Boczna</p> <p>Nie ma wątpliwości, że przedłużenie drogi i jej połączenie z Siewną spowoduje regularny ruch drogowy na tym obszarze i zmieni całkowicie krajobraz i charakter osiedla.</p> <p>Na pewno wpłynie na to także bliskość targowiska. Nie uważam za zasadne tworzenie dodatkowej ruchliwej drogi w przypadku gdzie Siewna zostanie dobrze skomunikowana linią tramwajową i istnieją inne drogi. Bardzo istotną kwestią są miejsca parkingowe których brakuje.</p> <p>Jako mieszkaniec bloku przy ul. Grażyny 18 (od strony drogi) podkreślam, że bliskość drogi w aktualnych warunkach da je się już we znaki, hałas i natężenie ruchu obecnie są mocno odczuwalne w postaci efektu echa przy blisko położonych blokach. Proszę także o wzięcie pod uwagę kwestii wjazdów do poszczególnych bloków i domów.</p>	-	-	KDD.14, KDD.19			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p>
			Uwaga zawiera uzasadnienie							
26.	I.36	[...]*	<p>1. Niniejszym protestuję przeciwko planowanej przebudowie drogi KDD.19 i połączeniu jej z drogą KDD.14 wraz z przeznaczeniem tej drogi, jako drogi publicznej.</p>	-	-	KDD.14, KDD.19			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2 oraz w części w pkt 1</p>	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające

			Uwaga zawiera uzasadnienie							<p>przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmiany kategorii drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na drogę wewnętrzną. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
			2. Należy dążyć do wypracowania bezpiecznych dróg komunikacyjnych dla pieszych w kierunkach z centrum osiedla do Placu Imbramowskiego oraz z centrum osiedla do Centrum Handlowego Mozart/Simply, uzupełnić centrum osiedla o drogi pieszo-rowerowe, zapewniające bezpieczny dostęp do Przedszkola, Szkoły Podstawowej, Poradni Psychologiczno-Pedagogicznej i terenów rekreacyjnych/zielonych. Ulica Grażyny oznaczona KDD.19 powinna zostać zorganizowana, jako ulica wewnętrzna/dojazdowa z wyznaczonymi miejscami postojowymi oraz rozbudowana o chodniki i ścieżki rowerowe. Wzdłuż całej ul. Grażyny należy zapewnić chodniki i oświetlenie uliczne, zapewniające bezpieczeństwo pieszych wracających po zmroku do domu.							<p>Ad.2 W art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu ustaleń z zakresu organizacji ruchu oraz sposobu realizacji inwestycji drogowej. Projekt planu określa jedynie szerokość drogi w liniach rozgraniczających tak aby możliwa była realizacja jezdni i chodników. Wprowadzone do projektu planu szerokości drogi w liniach rozgraniczających umożliwiają realizację na części jej długości obustronnych chodników i miejsc postojowych. Wprowadzenie ścieżek rowerowych i poprowadzenie obustronnych chodników na całej szerokości drogi wiązałoby się z koniecznością poszerzenia ul. Grażyny o co najmniej 4m w stosunku do stanu istniejącego co jest niemożliwe ze względu na istniejące zagospodarowanie.</p>
27.	I.43	[...]*	1. (...) 2. Nie zgadza się na likwidację drogi dojazdowej oraz miejsc postojowych dla bloku Siewna 23 B znajdujących się w terenie ZP.11.	-	-	KDD.14, KDD.19, ZP.11			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	<p>Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11. Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.</p>
28.	I.45	[...]*	1. Należy na wskazanych działkach wprowadzić zapis MW/U, najlepiej poprzez rozszerzenie zapisu MW/U.6 proponowanego po zachodniej stronie przedmiotowego terenu. Granica pomiędzy terenami przeznaczonymi pod MW/U.6 oraz pod U9 powinna przebiegać granicą pomiędzy działkami 1054 oraz 1053/1 na całej jej długości, tak jak ma to miejsce w jej zachodniej części.	871/2, 872/3, 868/1, 868/2, 869, 871/1, 870, 1054	43 Krowodrza	MW/U.6, U.9			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona dla części działki od strony projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1, gdzie pozostawia się teren o przeznaczeniu pod zabudowę usługową o symbolu U.9. Przedmiotowa zabudowa usługowa została wprowadzona w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej od istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych a także po to by wykluczyć konieczność stosowania środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym np. ekranów akustycznych. Zastosowane środki ochrony przed nadmiernym hałasem często źle komponują się w otaczający krajobraz, tworząc kontrast pomiędzy</p>

			2. Należałoby rozważyć, czy cały obszar MW/U.6 nie powinien dopuszczać maksymalnej wysokości zabudowy do 36 metrów. Dopasowałyby to wysokość zabudowy do 12 kondygnacyjnej zabudowy mieszkalnej przy ul. Grażyny oraz do budynków biurowych po wschodniej stronie torów kolejowych. Niższa zabudowa stanowić będzie wyłom w jednolitej zabudowie.						<p>środowiskiem naturalnym, a działalnością człowieka. Jednak poprzez odpowiednie zabiegi na etapie planowania przestrzennego można doprowadzić do sytuacji, że stosowanie środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie będzie konieczne. Im bardziej zabudowa lub teren jest wrażliwy na działanie hałasu powinien się znajdować dalej od drogi pełniącej funkcję ruchową. Najbliższej drogi głównej mogą znajdować mało wrażliwe na hałas obiekty komercyjne, magazynowe i parkingi, dalej przy drodze zbiorczej powinny się znajdować obiekty usługowe i handlowe, a najdalej zabudowa mieszkaniowa, szkoły i szpitale.</p> <p>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –cały Teren zabudowy usługowej o symbolu U.9 został włączony do Terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6.</p> <p>Ad.2 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul. Opolskiej wprowadza wysokość 25m. W związku z powyższym, w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy została ustalona na takim poziomie w terenie MW/U.6.</p>
29.	I.46	[...]*	Wnioskuje o zaniechanie likwidacji parkingu pomiędzy ulicą Turystyczną a ulicą Grażyny. Uwaga zawiera uzasadnienie	1183/3	43 Krowodrza	KDD.18		Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	<p>Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób przez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt</p>

										<p>planu również poprzez zapisy umożliwiają zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>
30.	I.49	[...]*	Wnosi o pozostawienie obecnego statusu drogi wewnętrznej KDD.14 i zaniechanie połączenia ul. Siewnej z ul. Grażyny poprzez drogę KDD.19. Nie zgadza się na zmianę szerokości drogi do 23 m. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • zmiany kategorii drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na drogę wewnętrzną. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
31.	I.50	Spółem Podwawelska Spółdzielnia Spożywców	1. Wskazane działki powinny być przeznaczone pod budownictwo mieszkaniowe, z dopuszczalną funkcją uzupełniającą w postaci usług i objęte zapisem MW/U.6.	869, 870, 1054	43 Krowodrza	U.9 MW/U.6			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	<p>Ad.1</p> <p>Uwaga nieuwzględniona dla części działek od strony projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1, gdzie pozostawia się teren o przeznaczeniu pod zabudowę usługową o symbolu U.9. Przedmiotowa zabudowa usługowa została wprowadzona w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej od istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych a także po to by wykluczyć konieczność stosowania środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym np. ekranów akustycznych. Zastosowane środki ochrony przed nadmiernym hałasem często źle komponują się w otaczający krajobraz, tworząc kontrast pomiędzy środowiskiem naturalnym, a działalnością człowieka. Jednak poprzez odpowiednie zabiegi na etapie planowania przestrzennego można doprowadzić do sytuacji, że stosowanie środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie będzie konieczne. Im bardziej zabudowa lub teren jest wrażliwy na działanie hałasu powinien się znajdować dalej od drogi pełniącej funkcję ruchową. Najbliżej drogi głównej mogą znajdować mało wrażliwe na hałas obiekty komercyjne, magazynowe i parkingi, dalej przy drodze zbiorczej powinny się</p>

									znajdować obiekty usługowe i handlowe, a najdalej zabudowa mieszkaniowa, szkoły i szpitale. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –cały Teren zabudowy usługowej o symbolu U.9 został włączony do Terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6.</i>	
			2. Na obszarze MW/U.6 dopuszczalna maksymalną wysokość zabudowy powinna wynosić 36 metrów, taką jaką mają budynki mieszkalne w najbliższej okolicy.						Ad.2 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul. Opolskiej wprowadza wysokość 25m. W związku z powyższym, w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy została ustalona na takim poziomie w terenie MW/U.6.	
32.	I.51	[...]*	Nie zgadzam się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna” w części dotyczącej połączenia ulicy Grażyny z ulicą Turystyczną poprzez istniejący zamknięty parking (1180/3) i zamknięcia istniejącego połączenia ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny.	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób przez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego</i>
	I.52	[...]*								
	I.67	[...]*								
	I.68	[...]*								
	I.117	[...]*								
	I.147	[...]*								
	I.162	[...]*								
	I.292	[...]*								
	I.301	[...]*								
	I.304	[...]*								
	I.305	[...]*								
	I.306	[...]*								
	I.307	[...]*								
	I.308	[...]*								
	I.349	[...]*								
	I.374	[...]*								

											<i>wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i>
33.	I.55	[...]*	Przedmiot i zakres wniosku dotyczy przekształcenia obecnej drogi wewnętrznej Siewna - boczna, biegnącej przez środek Osiedla między blokami 23,23A, 23B, 23C a z drugiej strony 21,21 A, 21C i reszta, w drogę publiczną KDD14, skomunikowaną przez ulicę Grażyny z ulicą Opolską. Wnosi o usunięcie połączenia ul. Siewnej z ul. Grażyny poprzez drogę KDD.19. Uważam, że przerzucenie ruchu wyjazdowego z Osiedla na spokojną i bezpieczną ulicę będzie dużym zagrożeniem dla komunikacji samochodowej i pieszej dla mieszkańców naszego osiedla. Dlatego składam ten wniosek w formie protestu. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany kategorii drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na drogę wewnętrzną. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.	
	I.60	[...]*									
34.	I.59	[...]*	Nie zgadzam się z Projektem Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Siewna” w części dotyczącej połączenia drogowego ul. Siewnej i ul. Grażyny, likwidację miejsc parkingowych przy ul. Grażyny, Turystycznej i Siewnej oraz skierowanie ruchu drogowego z ul. Siewnej, ul. Bociana i os. Mozarta do ul. Opolskiej planowaną drogą KDD14 i KDD19. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> zmiany kategorii dróg publicznych o symbolach KDD.14 i KDD.19 oraz usunięcia drogi publicznej o symbolu KDD.14. Obszar wchodzący w skład przedmiotowych dróg (KDD.14 i KDD.19) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Wymagania te uzależnione są od prędkości projektowej dla danej drogi. Usunięcia z rysunku planu projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.18. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest 		
	I.236	[...]*									

											<p>w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p>
35.	I.61	[...]*	1. Projekt planu obejmuje obszary do tej pory nie zainwestowane, przedstawiające dużą wartość przyrodniczą jako korytarze ekologiczny oraz pełniące kluczową rolę w systemie przewietrzania miasta. Dolina rzeki Prądnik stanowi również bardzo ważny element w zakresie kształtowania stosunków arosanitarnych, stąd podstawowym zadaniem planu jest właściwe zagospodarowanie nie tylko jej najbliższego otoczenia w formie parku rzecznoego, ale również terenów z nim powiązanych w formie terenów otwartych. Zaproponowane zawężenie nadrzecznego pasa zieleni należy jednoznacznie ocenić jako działania niekorzystne dla środowiska przyrodniczego oraz mieszkańców.	13, 14/93, 46, 47/2, 47/1, 14/91, 14/84, 14/85, 14/86, 4/82, 51/19, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26, 51/18, 14/21, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/122, 14/81, 14/149	42 Krowodrza	MN.1, MN.2, MN/U.1, U.12, U.14, U.16, U.17, KDZ.1, KDL.5, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-8 oraz w części w pkt 10, 13	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia otoczenia rzeki Prądnik pod park rzeczny. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej.</p> <p>Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 oraz teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 w których wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowane jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.</p> <p>Ad.2 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).</p> <p>Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenu oznaczonego symbolem U.12 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla terenów zabudowy mieszkaniowej, powierzchnię biologicznie czynną na poziomie 60 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych.</p> <p>Należy też zwrócić uwagę że projekt planu wprowadza w pobliżu terenów komunikacyjnych przeznaczenie mało wrażliwe na hałas czyli możliwość realizacji obiektów usługowych. Jest to najlepsza forma ochrony akustycznej wyznaczana na etapie planowania przestrzennego.</p>	
	I.440	Federacja Zielonych – Grupa Krakowska									
	I.506	[...]*	2. Tereny zieleni przeznaczone jako U.12 powinna być uwzględniona w planie zagospodarowania przestrzennego jako tereny zieleni urządzonej jako tereny o charakterze zieleni parkowej oraz izolacyjnej chroniące istniejącą zabudowę mieszkaniową przez uciążliwością hałasu kolejowego.								

			<p>3. Zadrzewione działki nr 542 i 544 obr. 43 Krowdrza powinny być uwzględniona w planie zagospodarowania przestrzennego jako tereny zieleni urządzonej.</p> <p>4. Niezabudowane nieruchomości w obszarze U.14, U.16, U.17 powinny pozostać jako tereny zieleni nieurządzonej.</p> <p>5. Jako powierzchnia biologicznie czynna na terenie planu uznawana wyłącznie powierzchnia na gruncie rodzimym - w świetle obowiązujących przepisów prawnych rozporządzenie, w sprawie warunków technicznych, jakim muszą odpowiadać budynki i ich usytuowanie wprowadza do polskiego porządku prawnego definicję terenu biologicznie czynnego, ale to nie oznacza, że w miejscowym planie zagospodarowania, należy stosować taką samą definicję. Można więc inne definicje. Nie ma więc przeszkód, żeby zdefiniować teren biologicznie czynny w planie miejscowym np. w ten sposób, że jako teren biologicznie czynny nie uznaje się dachów i tarasów. Przepisy w/w rozporządzenia mają pełnić funkcję ochronną, a przedmiotem tej ochrony jest przede wszystkim zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców/użytkowników obiektów budowlanych. Nic więc nie stoi na przeszkodzie, aby zwiększyć poziom tej ochrony, nie można go natomiast obniżyć. - dobrze byłoby załączyć do wniosku opinię prawną, że można wprowadzić zapis ograniczający powierzchnię biologicznie czynną tylko do powierzchni na gruncie rodzimym.</p> <p>6. Wprowadzenie obowiązku zabezpieczenia powierzchni biologicznie czynnej przed wjazdem samochodami, celem zapobieżenia przekształcaniu jej w parkingi.</p>								<p>Ad.3 Uwaga nie uwzględniona. Przedmiotowe działki znajdują się w zakresie planowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 (tzw. Trasa Galicyjska) mającej na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w północnej części Krakowa oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu w rejonie ul. Opolskiej, ul. Legnickiej i ul. Siewnej.</p> <p>Ad.4 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenów oznaczonych symbolami U.14, U.16, U.17 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 27 (Siewna) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu ochrony najcenniejszej zinwentaryzowanej zieleni w przedmiotowych obszarach, minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 30 % (w terenach U.16 i U.17) oraz 40% (w terenie U.14) oraz nakaz realizacji dachów zielonych.</p> <p>Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany definicji terenu biologicznie czynnego. Definicja ta została określona w przepisach odrębnych w brzmieniu: „terenie biologicznie czynnym - należy przez to rozumieć teren o nawierzchni urządzonej w sposób zapewniający naturalną vegetację roślin i retencję wód opadowych, a także 50% powierzchni tarasów i stropodachów z taką nawierzchnią oraz innych powierzchni zapewniających naturalną vegetację roślin, o powierzchni nie mniejszej niż 10 m², oraz wodę powierzchniową na tym terenie”. Ponadto, zgodnie z § 3 ust. 3 i § 143 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”: akt prawa miejscowego „nie może zmieniać lub uchylać przepisów regulujących sprawy, które nie należą do jej zakresu przedmiotowego lub podmiotowego (...)”. Powyższe jest również zawarte w art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „(...) sporządza projekt planu miejscowego (...) zgodnie (...) z przepisami odrębnymi”.</p> <p>Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do ustaleń projektu planu dodatkowych zapisów odnośnie powierzchni biologicznie czynnej. Zgodnie z projektem planu każda nowa inwestycja winna być realizowana w oparciu o ustalone parametry i wskaźniki</p>
--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

			<p>7. W przypadku niezbędnego usunięcia drzew konieczność wykonania kompensacji przyrodniczych w postaci nowych nasadzeń w ilości i o obwodach nie mniejszych od ilości i obwodów drzew usuwanych z zastosowaniem gatunków rodzimych.</p> <p>8. Nowe zagospodarowanie terenu i architektura powinny uwzględniać najnowocześniejsze technologie proekologiczne. Rozwiązania w zakresie: zagospodarowania, spełnienia uwarunkowań przyrodniczych, konstrukcji, komunikacji, materiałów wykończeniowych, instalacji muszą odpowiadać wysokim standardom energooszczędności i nowoczesnych technologii proekologicznych.</p> <p>9. (...)</p> <p>10. Wnosi o zagospodarowanie wszystkich dachów jako instalacji fotowoltaicznych lub/ i zielonych dachów (dach obsadzony trwale roślinnością), terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, kawiarnianych, innych celów użytkowych;</p> <p>11. (...)</p> <p>12. (...)</p> <p>13. Wnosimy sprzeciw znacznemu poszerzeniu ul. Grażyny i połączeniu ul. Grażyny z ul. Siewną Boczną (działka 1181/18 i inne) KDD.19.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>						<p>kształtowania zabudowy, które pozwolą na lokalizację parkingów bez uszczerbku dla powierzchni biologicznie czynnej.</p> <p>Ad 7 Uwaga nieuwzględniona - w ustaleniach projektu planu nie wprowadza się zapisu o „kompensacjach przyrodniczych”, gdyż odbywa się to zgodnie z przepisami odrębnymi. Dodatkowo wyjaśnia się, że zgodnie z zasadami techniki prawodawczej nie można w ustaleniach planu powielać zapisów zawartych w przepisach odrębnych.</p> <p>Ad. 8 W art. 15 Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu ustaleń nakazujących stosowanie rozwiązań spełniających wysokie standardy energooszczędności oraz nowoczesnych technologii proekologicznych.</p> <p>Ad. 10 Uwaga nieuwzględniona w zakresie nakazu stosowania dachów zielonych na pozostałych budynkach. Ponadto stwierdza się że projekt planu zgodnie § 7 ust. 7 pkt 1 dopuszcza realizację dachów zielonych. W związku z powyższym pozostawia się obecne ustalenia w zakresie stosowanych materiałów pokryć dachowych.</p> <p>Ad. 13 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p>	
36.	I.63.	[...]*	<p>1. W sporządzonym MPZP działki nr 871/2, 872/3, 868/1, 868/2, 869, 871/1, 870, 1054 obr. 42 Krowodrza powinny być objęte zapisem MW/U.6.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	871/2, 872/3, 868/1, 868/2, 869, 871/1, 870, 1054	42 Krowodrza	MW/U.6, U.9			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2</p>	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona dla części działki od strony projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1, gdzie pozostawia się teren o przeznaczeniu pod zabudowę usługową o symbolu U.9. Przedmiotowa zabudowa usługowa została wprowadzona w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej od istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych a także po to by wykluczyć konieczność stosowania środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym np. ekranów akustycznych. Zastosowane środki ochrony przed nadmiernym hałasem często źle wkomponują się w otaczający krajobraz, tworząc kontrast pomiędzy środowiskiem naturalnym, a działalnością człowieka. Jednak poprzez odpowiednie zabiegi na etapie planowania przestrzennego można doprowadzić do sytuacji, że stosowanie środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie będzie konieczne. Im bardziej zabudowa lub teren jest wrażliwy na działanie hałasu powinien się znajdować dalej od drogi pełniącej funkcję ruchową. Najbliżej drogi głównej mogą znajdować mało wrażliwe na hałas obiekty komercyjne,</p>

			2. Dodatkowo, cały obszar MW/U.6 powinien dopuszczać maksymalną wysokość zabudowy do 36 metrów. Dopasowałyby to wysokość zabudowy zarówno do terenów po zachodniej stronie tego terenu (budynki mieszkalne 12 kondygnacyjne przy ul. Grażyny), jak i po wschodniej stronie (budynki biurowe po drugiej stronie torów kolejowych w rejonie ul. Opolskiej i 29 Listopada). Niedopuszczenie zabudowy o wysokości 36 metrów, spowoduje „dziurę” w jednolitej zabudowie, która spowoduje dysonans urbanistyczny.						magazynowe i parkingi, dalej przy drodze zbiorczej powinny się znajdować obiekty usługowe i handlowe, a najdalej zabudowa mieszkaniowa, szkoły i szpitale. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –cały Teren zabudowy usługowej o symbolu U.9 został włączony do Terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6.</i>
			Uwaga zawiera uzasadnienie.						Ad.2 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul. Opolskiej wprowadza wysokość 25m. W związku z powyższym, w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy została ustalona na takim poziomie w terenie MW/U.6.
37.	I.64.	[...]*	1. Zmiany w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Siewna dotyczącej połączenia ul. Grażyny z ul. Imbramowską przez ul. Turystyczną i parking na działce 1180/3 obręb 43. 2. (...) Uwaga zawiera uzasadnienie:	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18		Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1	Ad. 1 Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.

										Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i>
38.	I.65	[...]*	1. Nie zgadzam się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna” w części dotyczącej połączenia ulic Grażyny i Turystycznej przez teren parkingu osiedlowego. Uwaga zawiera uzasadnienie			KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2	Ad. 1, 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie usunięcia drogi publicznej o symbolu KDD.18. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób przez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).</i>
	I.72	[...]*								
	I.123	[...]*	2. Nie zgadzam się na likwidację parkingu gwarantującego mieszkańcom, co najmniej 40 miejsc parkingowych położonych na terenie objętym wieczystą dzierżawą naszej spółdzielni. Uwaga zawiera uzasadnienie							
	I.136	[...]*	3. (...)							
39.	I.69	[...]*	Nie zgadzam się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna” w części dotyczącej znacznemu poszerzeniu ul. Grażyny i połączeniu ul. Grażyny z ul. Siewną Boczna (działka 1181/18 i inne) KDD.19. Uwaga zawiera uzasadnienie.	1181/18	43 Krowodrza	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4

										lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
40.	I.74	[...]*	1.Nie wyraża zgody na wjazd od ul. Grażyny do ul. Turystycznej przez zamknięty bramą parking zlokalizowany na dz. nr 1180/3 obr. 0043 Krowodrza w Krakowie (działka objęta dzierżawą wieczystą spółdzielni Prądnik Biały) kosztem istniejących miejsc postojowych.	1180/3	43 Krowodrza	KDD.16, KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 3	Ad.1 Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób przez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).
	I.112	[...]*	Uwaga zawiera uzasadnienie 2.(...) Uwaga zawiera uzasadnienie							3.Proponuje zdecydowanie tańszy i prostszy sposób odsunięcia wylotu ul. Imbramowskiej w ul. Grażyny od ul. Opolskiej - zmiana jego przebiegu na prostopadły do ul. Grażyny. Uwaga zawiera uzasadnienie
41.	I.79	[...]* (Uwaga zawiera 192 podpisy)	My niżej podpisani składamy wspólnie i indywidualnie stanowczy sprzeciw znacznemu poszerzeniu ul. Grażyny i połączeniu ul. Grażyny z ul. Siewną Boczna (działka 1181/18 i inne) KDD.19. Zdecydowaliśmy się nasze uwagi zawrzeć w jednym dokumencie ze względów technicznych. Podkreślamy, iż poniższe uwagi są zgodne z poglądami każdego mieszkańca z osobna.	-	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4
	I.83	Towarzystwo na Rzecz Ochrony Przyrody								
	I.111	[...]* (pismo zawiera podpisy 192 osób)								

	I.351	[...]*	Uwaga zawiera uzasadnienie							lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
42.	I.81	[...]*	Zgłaszam sprzeciw przeciwko poszerzeniu ul. Grażyny oraz połączeniu z ul. Siewną.	-	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
43.	I.84	[...]*	Wnosi o usunięcie połączenia ul. Siewnej z ul. Grażyny poprzez drogę KDD.19 oraz nie zgadza się na poszerzenie ul. Grażyny. Planowana zmiana wpłynie negatywnie na nasze zdrowie, bezpieczeństwo jak również w znacznym stopniu pogorszy warunki naszego życia. Droga oznaczona na projekcie jako KDD.19 jest regularnie wykorzystywana przez dorosłych mieszkańców i dzieci naszego Osiedla. Droga służy do niezbędnego przemieszczania się w kierunku Szkoły, Przedszkola, Kościoła, Poczty, placu Imbramowskiego i sklepów. Stworzenie w tym obszarze dwukierunkowej drogi i wprowadzenie wzmożonego ruchu samochodów będzie zdecydowanie owocowało zagrożeniem wypadkowym dla nas wszystkich tak dla dorosłych jak również i dzieci, a dla nich może w szczególności gdyż plac zabaw i teren zielony z górką saneczkową zlokalizowane byłyby obok ruchliwej ulicy. Wzmożony ruch samochodowy tuż pod oknami mieszkańców nieprawdopodobnie wpłynie na wzrost natężenia hałasu i zanieczyszczenia powietrza (spaliny), z którym miasto i my wszyscy krakowianie ambitnie walczymy. Ponadto nasze budynki mieszkalne nieprzystosowane są do natężenia drgań wywołanych wzmożonym ruchem samochodowym. Realizacja tego pomysłu będzie się wiązać także z koniecznością zmniejszenia powierzchni terenów zielonych oraz wycinką rosnących przy drodze drzew, a przez to zostaniemy pozbawieni „zielonych płuc” Osiedla, Powyższe argumenty stanowią zdecydowany sprzeciw planowanej inwestycji w tym miejscu.	-	-	KDD.14 KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
44.	I.85	Biuro Rozwoju Krakowa sp. z o. o.	1. Wnosi o korektę granicy strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczonej na działce nr 51/26 i na działce nr 51/19: a) uwaga dotyczy zmniejszenia szerokości tej strefy i jej lokalizacji na działce nr 51/26 i nr 51/19, tak by jej przebieg był równoległy do granicy działek i miał szerokość równą z szerokością strefy przy zachodniej granicy działki nr 51/25.	51/26 51/19	42 Krowodrza	MN.1			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 3, 4, 5	Ad.1 Powierzchnia strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczona na rysunku planu w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1 jest optymalna i została wyznaczona w celu zwiększenia bufora zieleni w ramach doliny rzeki Prądnik. Podczas realizacji inwestycji inwestor będzie mógł zbilansować w przedmiotowej strefie minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego.

			<p>Uwaga zawiera uzasadnienie 2. (...)</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie 3. Składający uwagę wnosi o korektę wysokości zabudowy do 11 m w celu zachowania ładu przestrzennego.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie 4. Składający uwagę wnosi o korektę minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do 50%. Uwaga zawiera uzasadnienie</p> <p>5. Składający uwagę wnosi o korektę minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy z 0,25- 0,8 na wielkość 0,25 -1,0. Uwaga zawiera uzasadnienie</p>						<p>Projekt planu został pozytywnie zaopiniowany w tym zakresie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.</p> <p>Ad.3 W terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1, w celu ograniczenia intensywności zabudowy oraz ze względu na bliskość terenów zieleni urządzonej, przyjęto wysokość zabudowy na poziomie 9 m.</p> <p>Ad. 4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej ze względu na konieczność zachowania zgodności ustaleń projektu planu z ustaleniami Studium. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu winien być sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Zgodnie z kierunkami zagospodarowania przestrzennego określonymi w Studium część przedmiotowych działek w terenie MN.1 położona jest w strefie kształtowania systemu przyrodniczego, dla którego wprowadzono odrębną wartość wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej min. 60 %. W związku z powyższym, w projekcie planu minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego w terenie MN.1 został ustalony na takim poziomie. Wysokość przyjętego minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego jest właściwa dla ustalonego przeznaczenia terenu i sposobu kształtowania zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w układzie wolnostojącym i bliźniaczym.</p> <p>Ad.5 Przyjęty wskaźnik intensywności zabudowy (0,25 - 0,8) jest wynikiem ustalonych w projekcie planu wskaźników dla zabudowy jednorodzinnej przyjętych zgodnie ze Studium. Ze względu na nieuwzględnienie uwagi w zakresie zmiany wysokości zabudowy (Ad. 3) - wskaźnik intensywności zabudowy pozostawia się bez zmian.</p>
45.	I.86	[...]*	<p>1. Składający uwagę wnosi o: likwidację funkcji oznaczonej w planie symbolem ZP.1 zlokalizowanej na działce o nr 46 i 13 oraz ZPz.1 zlokalizowanej na działce nr 13 i włączenie tych obszarów odpowiednio: na działce nr 46 do MN1 i na działce nr 13 do MN/U.1. oraz wyznaczenie na miejscu terenu ZP.1 i ZPz.1 strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych. Uwaga zawiera uzasadnienie</p> <p>2. Składający uwagę wnosi o korektę granicy strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczonej na działce nr 47/2, nr 46 oraz na działce nr 13. Uwaga dotyczy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia szerokości tej strefy na działce nr 47/2 tak by jej przebieg był równoległy do zachodniej granicy działki i miał szerokość równą z szerokością strefy przy zachodniej granicy działki 51/25, • zmniejszenia szerokości tej strefy i jej lokalizacji na działce nr 46 tak by jej przebieg pokrywał się z wnioskowanym do likwidacji terenem ZP.1 i był równoległy do zachodniej granicy działki, 	47/2, 13, 46	42 Krowodrza	MN1, MN/U.1, ZP.1, ZPz.1			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 4, 5, 6</p> <p>Ad. 1 Projekt planu utrzymuje tereny zieleni urządzonej oznaczone symbolem ZP.1 zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika” w celu utrzymania minimalnej zielonej otuliny wzdłuż rzeki Prądnik. Ponadto wprowadza tereny zieleni o symbolu ZPz.1 w strefie 10 m od granicy terenu zamkniętego w celu ograniczenia zabudowy w przedmiotowej strefie oraz zachowanie zielonego bufora mającego pełnić funkcję ochrony akustycznej dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przed skutkami oddziaływania linii kolejowej.</p> <p>Ad.2 Powierzchnia strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczona na rysunku planu w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1 w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 jest optymalna i została wyznaczona w celu zwiększenia bufora zieleni w ramach doliny rzeki Prądnik. Podczas realizacji inwestycji inwestor będzie mógł zbilansować w przedmiotowej strefie minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego. Projekt planu został pozytywnie zaopiniowany w tym zakresie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.</p>

			<ul style="list-style-type: none"> zmniejszenia szerokości tej strefy i jej lokalizacji na działce nr 13 tak by jej przebieg pokrywał się z wnioskowanym do likwidacji ZP.1 i był równoległy do zachodniej granicy działki, <p>3. (...)</p> <p>4. Składający uwagę wnosi o korektę wysokości zabudowy do 11 m w celu zachowania ładu przestrzennego.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p> <p>5. Składający uwagę wnosi o korektę minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do 50%.</p> <p>6. Składający uwagę wnosi o korektę minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy z 0,25- 0,8 na wielkość 0,25 -1,0.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p> <p>7. (...)</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>							<p>Ad.4 W terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1 oraz w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 w celu ograniczenia intensywności zabudowy oraz ze względu na bliskość terenów zieleni urządzonej, przyjęto wysokość zabudowy na poziomie 9m.</p> <p>Ad. 5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej ze względu na konieczność zachowania zgodności ustaleń projektu planu z ustaleniami Studium. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu winien być sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Zgodnie z kierunkami zagospodarowania przestrzennego określonymi w Studium część przedmiotowych działek w terenie MN.1 położona jest w strefie kształtowania systemu przyrodniczego, dla którego wprowadzono odrębną wartość wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej min. 60 %. W związku z powyższym, w projekcie planu dla terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN.1) i terenu zabudowy mieszkaniowej z usługami (MN/U.1), dla ujednoczenia wartości tego wskaźnika, ustalono minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie min. 60 %. Wysokość przyjętego minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego jest właściwa dla ustalonych przeznaczeń terenów i sposobu kształtowania zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w układzie wolnostojącym i bliźniaczym.</p> <p>Ad.6 Przyjęty wskaźnik intensywności zabudowy (0,25 - 0,8) jest wynikiem ustalonych w projekcie planu wskaźników dla zabudowy jednorodzinnej przyjętych zgodnie ze Studium. Ze względu na nieuwzględnienie uwagi w zakresie zmiany wysokości zabudowy (Ad. 3) - wskaźnik intensywności zabudowy pozostawia się bez zmian.</p>
46.	I.90	[...]*	<p>Jako właściciel mieszkania przy ul. Siewnej 21/42, chciałbym zgłosić sprzeciw odnośnie połączenia ulic Siewna i Grażyny przez teren osiedla SM PBW.</p> <p>Przebiega tedy ciąg spacerowy do parku jak i na plac Imbramowski tamtędy dzieci chodzą do szkoły a mniejsze z rodzicami do przedszkola. Istnieje przecież inna możliwość połączenia Siewnej z placem Ibramowskim - wprowadzenie ruchu dwukierunkowego na ulicy Jabłonnej, co prawdopodobnie sprowadza się do namalowania pasów i nie utrudni życia mieszkańcom.</p>	-	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie organizacji ruchu w ramach ul. Jabłonnej.</p> <p>W art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu ustaleń z zakresu organizacji ruchu oraz sposobu realizacji inwestycji drogowej.</p>
47.	I.93	[...]*	<p>1. (...)</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie.</p> <p>2. Wnosi o usunięcie połączenia ul. Grażyny z ul. Turystyczną poprzez drogę KDD.18.</p>	-	-	KDD.16 KDD.18, KDD.19			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2, 3	<p>Ad. 2, 3 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza</p>

			3. Wnosi o przywrócenie skrzyżowania ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny poprzez drogę KDD.16.							<p>łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i></p>
48.	I.94	[...]*	1. (...) Uwaga zawiera uzasadnienie	1181/18	43 Krowodrza	KDD.16 KDD.18, KDD.19			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2, 3	Ad. 2, 3 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą</p>
	I.95	[...]*	2. Wnosi sprzeciw w związku z planowana likwidacją parkingu objętego terenem przeznaczonym pod drogę KDD.18. 3. Wnosi o przywrócenie skrzyżowania ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny poprzez drogę KDD.16.							

										<p>zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i></p>
49.	I.96	[...]*	Składają zdecydowany sprzeciw w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP Siewna przebudowy ul. Szafirowej i połączenie jej ze skrzyżowaniem ul. Jabłonna, Nad Strugą oraz ul. Legnicką i stawiam wniosek o wykreślenie tej propozycji z projektu planu MPZP.	-	-	KDD.23			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	<p>Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna).</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i></p>
	I.202	[...]*								
	I.203	[...]*								
50.	I.100	[...]* [...]*	<p>Nie wyrażam zgody na budowę nowej drogi i znaczne poszerzenie ul. Grażyny i połączenie jej z ul. Siewną Boczna.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	-	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.</p>
51.	I.101	[...]* (nazwisko nieczytelne)	Zgłaszam sprzeciw wobec poszerzenia ul. Grażyny oraz połączenia jej z ul. Siewną Boczna.	-	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi</p>

										uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
52.	I.104	[...]*	Przedmiot i zakres wniosku, dotyczy niewielkiego skrawka utwardzonego przez Spółdzielnię terenu z boku bloku Siewna 23B, przeznaczonego obecnie na miejsca parkingowe wyłącznie dla jego mieszkańców. Ma on jednak duże znaczenie dla mieszkańców bloku 23B gdyż: <ul style="list-style-type: none"> • Skrawek ten znajduje się w sąsiedztwie obecnych terenów zielonych w tej okolicy oznaczonych w przytoczonym Projekcie symbolem ZP11 i stanowi zaledwie małą część projektowanego obszaru o tym samym oznaczeniu ZP.11, • Jest obecnie jedynym miejscem, gdzie mogą parkować tylko mieszkańcy Siewna 23b • Istniejący mały parking nie koliduje z funkcjonalnością obecnych na tym terenie: placem zabaw dla dzieci, górką saneczkową, trawiastym boiskiem i pieszym ciągiem komunikacyjnym • Nie stanowi żadnych utrudnień dla ruchu pieszego mieszkańców Osiedla i nie stwarza żadnych problemów związanych z bezpieczeństwem <p>Uważam, że włączenie tego małego miejsca w duży teren oznaczony jako ZP11 nie wpłynie zasadniczo na ogólne przeznaczenie tego terenu zawartego w projekcie, natomiast pozbawi w praktyce mieszkańców bloku Siewna 23B możliwości parkowania, gdyż na dotychczasowej ulicy Siewnej bocznej znalezienie takiego miejsca jest często niemożliwe, gdyż jest to miejsce ogólnodostępne.</p>	1181/21	43 Krowodrza	ZP.11			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona. Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.
53.	I.108	[...]*	1. (...) 2. Proponuję dokonanie w nim zmian. Realizacja tego projektu w zaplanowanej formie nie zapewni usprawnienia komunikacji w tym rejonie. Szczególnie dotyczy to skrzyżowania ulicy Imbramowskiej i Grażyny. Przy aktualnej zabudowie nie jest możliwe zapewnienie dwukierunkowości odcinkowi ulicy Turystycznej, od skrzyżowania z ulicą Imbramowską do planowanej ulicy oznaczonej na planie zagospodarowania jako KDD 18. Jeżeli uda się zrealizować ulicę jednojezdniową z dwoma wydzielonymi pasami ruchu, odbędzie			KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady

			<p>się to kosztem likwidacji chodnika dla pieszych. W terenie z intensywnym zamieszkaniem zagrozi to bezpieczeństwu pieszych. Warto wspomnieć, że w ostatnich latach gęstość zamieszkania Osiedla Prądnik Biały Wschód stale wzrasta. Powstają kolejne budynki wielomieszkaniowe. Na wspomnianym odcinku ul Turystycznej, pasy w obu kierunkach będą zbyt wąskie, aby bezpiecznie mogły się mijać dwa pojazdy osobowe. Wymuszenie takiego ruchu samochodowego spowoduje całkowitą blokadę komunikacyjną w szczytowych okresach działalności Placu Imbramowskiego. Po ograniczeniu liczby miejsc parkingowych w ramach projektu, dla celów parkowania wykorzystane będą chodniki i tereny z zielenią. Szczególnie dotyczy to pojazdów należących do klientów Placu Imbramowskiego</p> <p>Oczywiście bardzo ważne dla mieszkańców osiedla są miejsca parkingowe. Jednak wprowadzenie intensywnego ruchu w sam środek osiedla mieszkaniowego wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo pieszych. Miejsce w którym ma powstać ulica KDD 18 jest głównym ciągiem komunikacyjnym pieszych w kierunku Zachód-Wschód osiedla. Z bardzo dużym prawdopodobieństwem można się spodziewać wypadków z udziałem pieszych. Mowa tu głównie o seniorach oraz dzieciach. Osiedlowa ulica Imbramowska wykorzystywana jest dla ruchu tranzytowego. Stała się alternatywą dla omińnięcia „korków” na ul Opolskiej, z i do Mackiewicza. Proponowana przebudowa sankcjonuje niezgodne z przeznaczeniem wykorzystanie ul. Imbramowskiej. Najskuteczniejszym rozwiązaniem poprawiającym bezpieczeństwo jest zlikwidowanie lewoskrętu zarówno z ulicy Imbramowskiej w ulicę Grażyny oraz z ulicy Grażyny w Imbramowską. Płynność ruchu znacznie można poprawić przebudowując skrzyżowanie ul Grażyny i Legnicka na ruch okrężny.</p> <p>Po ukończeniu północnej obwodnicy Krakowa intensywność ruchu ul. Opolskiej znacznie zmaleje, a niefortunne i niebezpieczne, doraźne rozwiązanie w postaci ulicy KDD.18 pozostanie.</p>						<p>organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznej wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>	
54.	I.128	[...]*	<p>1. Wyrażam sprzeciw na połączenie ul. Grażyny z ul. Turystyczną poprzez istniejący zamknięty parking działka nr 1180/3 - KDD. 18), będący jedynym możliwym dla mieszkańców budynków Turystyczna 5, Turystyczna 6 miejscem do parkowania Spółdzielnia aby utrzymać w dobrym stanie miejsca postojowe, które służą wyłącznie mieszkańcom zainwestowała w ich remont bardzo duże środki finansowe. Przyjęcie zaproponowanego rozwiązania spowoduje, że miejsca postojowe staną się ogólnodostępne i być może przyszłości, objęte opłatami (parkometry) a sąsiedztwo Placu Imbramowskiego i bud. Vinci przyczyni się w dużym</p>	902, 903, 904, 1180/3	43 Krowodrza	KDD. 18, KDD.19, ZPz.9			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1</p>	<p>Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady</p>
	I.151	[...]*								

			<p>stopniu, że obecnych miejsc postojowych nie będzie dla mieszkańców Spółdzielni.</p> <p>Zaproponowane rozwiązanie wprowadza duże natężenie ruchu pojazdów w spokojnej enklawie. Pogorszy się wówczas komfort i bezpieczeństwo mieszkańców, wystąpi duże zagrożenie wypadkowe, wzrost hałasu i zanieczyszczenia powietrza - utracimy rosnące tam drzewa. Natomiast Państwa uzasadnienie o niebezpiecznym sąsiedztwie dwóch skrzyżowań nie ma podstaw aby tak twierdzić. Żadne zdarzenia nawet drobnej kolizji w tym miejscu nie są nam znane bo nie miały miejsca. Oczywiście zawsze należy dążyć do poprawy bezpieczeństwa— może należałoby wprowadzić pewne usprawnienia na skrzyżowaniu ulic Opolskiej - Grażyny z ulicą Imbramowską lub rozważyć możliwość przebudowy tego skrzyżowania.</p> <p>2. (...)</p> <p>3. (...)</p>						<p>organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznej wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).</i></p>	
55.	I.157	[...]*	<p>My Mieszkańcy obszaru ulicy Siewnej, przeglądając wstępną dokumentację planu zagospodarowania przestrzennego naszej okolicy, stwierdzamy, że w Wydziale Planowania Przestrzennego zasiadają ludzie, którzy niestety nie są rzeczowo obznajomieni z terenem, który na siłę chcą obsłużyć drogą przejazdową dla ogółu ludności jak i samochodów, dlatego chcemy zadać pytanie - czy jest to celowe czynienie tych wypaczonych planów mieszkańcom naszego spokojnego Osiedla?</p> <p>Inwestycja budowy linii tramwajowej jest od nas wszystkich mieszkańców Krakowa Północnego od dawna wyczekiwana i celowa. Owszem, mamy wiedzę o utrudnieniach występujących i związanych z robotami wyżej wymienionej inwestycji, ale czy faktycznie musi się powyższe wiązać z tak dużymi utrudnieniami życia mieszkańców Osiedla Prądnik Biały Wschód. Wymarzona przez Wydział Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa planowana droga ograniczy drogę dojścia ludziom, czy to młodym jak i starszym, dojście do sklepu „Auchan”, a także odprowadzonym dzieciom tak do przedszkola jak też i do pobliskiej szkoły podstawowej. Tym właśnie sposobem jak zauważamy spotęguje się niebezpieczeństwo częstych wypadków związanych ze wzmożonym ruchem samochodowym. Niepokoi nas jeszcze sprawa, że w związku bezplanowego, a na kolanie ułożonego projektu powyższej drogi, wielu ludzi</p>	-	-	KDD.19, KDL.5, KDZ.1			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie skierowania głównego potoku ruchu ulicami: Nad Strugą, Grażyny, Legnicką. Projekt planu przewiduje nadrzędną funkcję dla projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1.</p>
	I.167	[...]*								

			<p>posiadający samochody zostaną pozbawieni miejsc postojowych swoich pojazdów.</p> <p>Niezbędną w tym przypadku alternatywą jest skierowanie silnego ruchu omijającego utrudnienia remontowanej drogi jest puszczenie biegu ulicami - „Nad Strugą” dalej przez ulicę „Legnicką” i ulicą „Grażyn/” połączyć z ulicą „Opolską”. Ta proponowana trasa nie spowoduje tak wielkiego jak zaplanowano wcześniejszym bezmyślnym projektem zamieszania, ponieważ jest to teren w małej części zabudowany i w niewielkiej części wykorzystywany przez ludzi pieszych. Infrastruktura ulicy Legnickiej - drogi mającej tak chodnik dla pieszych jak i odpowiednią szerokość, nie mówiąc o tym, że akurat w tamtej przestrzeni nie ma takiego zagęszczenia ruchu pieszego, a jeszcze teraz i ruchu samochodowego jest w pełni bezpieczna! Czy pracownicy pracujący w powyższym Urzędzie upewniali się osobiście jak wygląda życie na osiedlu i jaki żywy ruch panuje, czy tylko polegali na martwym oglądzie przeglądane tylko z mapek terenu i jaki rozgardiasz tym sposobem mogą nam mieszkańcom zafundować?</p> <p>Powód według powyższych argumentów jest bardzo prosty - wyrażamy Jako mieszkańcy Osiedla Biały Prądnik Wschód stanowczy przeciw tychże planów.</p>						
56.	I.159	[...]*	<p>W związku z wyżej opisanym projektem zagospodarowania przestrzennego „Siewna”, chciałbym wyrazić swój zdecydowany sprzeciw dotyczący planowanego wyznaczenia drogi KDD.14 oraz KDD.19 jako odcinka przelotowego łączącego ulicę Siewną z ulicą Grażyny (która w zamierzeniu ma przechodzić przez środek spółdzielni mieszkaniowej), a zarazem zmniejszaniem liczby miejsc postojowych, włączając w to również otoczenie drogi KDD. 18.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p> <p>Już sześć lat temu, podczas konsultacji społecznych związanych z budową linii tramwajowej wraz z przyległą infrastrukturą, przedstawione zostały argumenty świadczące o tym, że ruch z ulic Bociana/Siewna przeniesie się z ul. Mackiewicza na ul. Pachońskiego w kierunku „Trasy Wolbromskiej”, natomiast wybudowanie linii tramwajowej dodatkowo zredukuje ruch samochodowy na tej ulicy. W związku z tym zaskakujące jest szukanie kolejnego połączenia do ul. Opolskiej, które niewątpliwie będzie negatywnie oddziaływało na komfort życia na osiedlu.</p> <p>W przeciwieństwie do ul. Mackiewicza, bloki na drodze KDD.14 są trzykrotnie bliżej siebie, co powoduje, że każdy przejazd głośniejszego pojazdu generuje uciążliwy hałas (już z uwagi na to, mieszkańcy wnioskowali o przeniesienie terminu odbioru odpadów szklanych). W tej sytuacji budowa drogi o szerokości 23 m (jak to zostało przedstawione w planie) pociągnie również za sobą</p>	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19		<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie drogi KDD.18. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zabudowa w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p>

			<p>wycinkę drzew, których ochrona, ze względu na pozytywny wpływ na mikroklimat, szczególnie w przestrzeni miejskiej powinna być brana pod uwagę.</p> <p>Oczywistym jest również to, że ruch samochodowy pomiędzy dość ciasną zabudową spowoduje kumulowanie się spalin i pyłów, co szczególnie w miesiącach zimowych zintensyfikuje lokalnie smog, a to z kolei zwiększy zachorowalność oraz śmiertelność związaną z chorobami układu krążenia i oddechowego.</p> <p>Ponadto wzmożony ruch samochodowy negatywnie wpłynie na bezpieczeństwo pieszych, co jest szczególnie niepokojące ze względu na znajdującą się w pobliżu szkołę oraz place zabaw.</p> <p>Kolejnym negatywnym skutkiem proponowanych zmian jest próba redukcji liczby miejsc postojowych, zarówno wzdłuż wyżej wymienionych dróg, jak i na działkach 1180/3, 1181/21. Chciałbym zauważyć, iż parkingi spółdzielni są w dużej mierze otwarte, co powoduje, iż mieszkańcy innych osiedli - w szczególności z osiedla Mozarta - korzystają z tego faktu. A to z kolei powoduje, że mieszkańcy spółdzielni „Prądnik Biały Wschód” nie mają gdzie zaparkować wieczorem samochodu. Rozumiem, że celem miasta jest zapewnienie poziomu 120 miejsc postojowych na 100 mieszkań. Jednak nie zostanie on osiągnięty przez ich likwidację, natomiast spowoduje jedynie to, że osiedla zaczną się grodzić, a to utrudni ogólną komunikację, a w szczególności dojazd służb, również tych ratunkowych.</p> <p>Reasumując, wnoszę o nieumieszczenie w planie zagospodarowania przestrzennego drogi KDD.14, KDD.18 oraz KDD. 19 jako drogi „przejazdowej” oraz uwzględnienie obecnie istniejących miejsc postojowych.</p>						<p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).</i></p>	
57.	I.164	[...]* Pismo zawiera 68 podpisów)	<p>My niżej podpisani składamy stanowczy sprzeciw znacznemu poszerzeniu ul. Grażyny i połączeniu ul. Grażyny z ul. Siewną Boczna (działka 1181/18 i inne) KDD.19.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	-	-	KDD.19			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.</p>
58.	I.166 I.227 I.397 I.454	[...]* [...]* (96 osób podpisanych na liście) [...]* [...]*	<p>1. Niedopuszczalne jest skasowanie dotychczasowego połączenia ulicy Imbramowskiej z ulicą Grażyny. Należy bezwzględnie przywrócić to połączenie ulic. A jeśli trzeba, to należy przebudować skrzyżowanie z ulicą Opolską tak, żeby zachować bezpośrednie połączenie tych ulic.</p> <p>Ponadto, przebudowując to skrzyżowanie należy zapewnić także pas wydzielony do zawracania, w celu umożliwienia jazdy w kierunku ul. 29 Listopada.</p> <p>Nawet w obecnych warunkach ruchowych, istniejące połączenie tych dwóch ulic jest na tyle</p>	-	-	ZPz.9, ZP.19, KDD.14, KDD.16, KDD.19			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 5</p>	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych</p>

		<p>bezpieczne, że nie zdarzyły się w tym miejscu żadne wypadki, czy kolizje.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>																									<p>którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i></p> <p>Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p>
		<p>2. Karygodne jest wyznaczenie nowego połączenia z ulicy Grażyny do ulicy Imbramowskiej przez dotychczasowy zamknięty parking (ogrodzony i zamknięty dla samochodów mieszkańców osiedla PBW, a w szczególności dla mieszkańców ul. Turystycznej 5 i 6) i przez ulicę Turystyczną, a przez co szczytem wszystkiego jest skierowanie ogromnego ruchu samochodowego przez bardzo „wąskie gardło”, jakim jest odcinek wylotowy ulicy Turystycznej do ulicy Imbramowskiej, pomiędzy zabudowaniami Piekarni Franczak i budynków jednorodzinnych.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p> <p>3. (...)</p> <p>4. (...)</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie.</p>																									

										<p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p> <p>Ad.5</p> <p>Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zielen publiczną oznaczoną w projekcie planu jako tereny o symbolach ZP.13 i ZP.19 stanowiące ważny element systemu zieleni oraz w istniejące ciągi piesze.</p>	
			5. Zamiast wypychać ogromny ruch samochodowy pomiędzy zabudowania, należy wybudować nowy odcinek klasy drogi dojazdowej (KDD) Jako alternatywę można zaproponować przeprowadzenie drogi KDD od skrzyżowania ulic Siewnej i Siewnej-Bocznej do skrzyżowania ulic Jabłonna, Szafirową, Legnicką, Nad Strugą, wzdłuż zaznaczonego na zielono terenu ZP.19. Odcinek ten w większości nie zawiera zabudowań mieszkalnych, lub zabudowania są dość odległe, a znacznie ułatwiłoby przejazd z ulicy Siewnej w kierunku ulicy Legnickiej (KDL5) i ulicy Opolskiej drogą KDZ1. Proszę o rozważenie alternatywnych opcji przeprowadzenia ruchu zamiast prowadzić go przez środek osiedla i pośród zabudowań o charakterze edukacyjnych i zdrowotny.								
			Uwaga zawiera uzasadnienie.								
59.	I.177	[...]*	<p>Nie zgadzam się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna” w części dotyczącej połączenia ulicy Grażyny z ulicą Turystyczną poprzez istniejący zamknięty parking (1180/3) i zamknięcia istniejącego połączenia ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	1180/3	43	KDD.18				Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona.
	I.195	[...]*			Krowodrza						Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.
	I.196	[...]*									Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób przez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.

										<p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).</i></p>
60.	I.179	Rada i Zarząd Dzielnicy IV Prądnik Biały	Na podstawie § 3 pkt. 4 lit. a uchwały Nr XCIX/1498/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie: organizacji i zakresu działania Dzielnicy IV Prądnik Biały w Krakowie (t.j. Dz. U. Woj. Mał. z 2019 r. poz. 5466) oraz w oparciu o uchwałę nr 11/33/2018 w sprawie upoważnienia Zarządu Dzielnicy IV Prądnik Biały z dnia 21.12.2018 r., Zarząd Dzielnicy IV Prądnik Biały uchwala, co następuje: Opiniuje się negatywnie proponowaną zmianę układu komunikacyjnego ul. Grażyny, ul. Turystycznej i ul. Imbramowskiej, w tym przede wszystkim: utworzenia głównego ciągu komunikacyjnego pomiędzy ul. Imbramowską i ul. Grażyny przez ul. Turystyczną brak połączenia bezpośredniego połączenia ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny.	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i></p>

61.	I.180	NIM Poland sp.z.o.o	1) (...) Uwaga zawiera uzasadnienie. 2) uszczegółowienie ustaleń §7 ust.6 pkt.8 poprzez dopuszczenie zastosowania na elewacjach budynków POLIWĘGLANU LITEGO (który może zastępować szyby w oknach czy w przypadku balustrad balkonowych). 3) (...) Uwaga zawiera uzasadnienie. 4) zwiększenie maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy z 40 do 50% (korekta zapisu W §37 ust.2 pkt.1.). Uwaga zawiera uzasadnienie. 5) zwiększenie maksymalnej wysokości zabudowy dla wielopoziomowych garaży nadziemnych z 15 m do 21m (KOREKTA ZAPISU W §37 ust.2pkt.4b.). Uwaga zawiera uzasadnienie. 6) (...) Uwaga zawiera uzasadnienie. 7) (...) Uwaga zawiera uzasadnienie. 8) zmiana usytuowania obszaru zieleni osiedlowej na rysunku planu w sposób wskazany w załączniku do niniejszego pisma. Uwaga zawiera uzasadnienie.	1173/1, 1173/2, 1174/7, 1196, 1174/8, 1156, 1155/1	43 Krowodrza.	U/KU.2			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2, 4, 5, 8	Ad.2 Usunięcie zakazu stosowania jako materiału wykończeniowego poliwęglanów będzie się wiązało z wprowadzeniem mało estetycznych rozwiązań na elewacje budynków. Ponadto należy stwierdzić że ustalenie zawarte §7 ust.6 pkt.8 lit. a ogranicza się do materiałów wykończeniowych i nie określa z czego mają zostać wykonane okna budynków W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona. Ad.4 Wprowadzone w projekcie planu wskaźniki w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania w tym maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy są optymalne i nie naruszają ustaleń zawartych w studium. W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona. Ad.5 Wprowadzona w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy jest optymalna dla wielopoziomowych garaży nadziemnych, uwzględnia chłonność istniejącego układu komunikacyjnego oraz ma na uwadze ochronę ładu przestrzennego, przy tym nie narusza ustaleń zawartych w studium. W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona. Ad.8 Uwaga nieuwzględniona. Strefa zieleni w ramach terenów inwestycyjnych została wyznaczona w celu ochrony istniejącej zieleni.
62.	I.181	B2 Studio Spółka z o. o	1. Wnoszą o włączenie w planie miejscowym działek ewidencyjnych numer 871/2, 872/3, 867/4, 868/2, 871/1, 868/1 obr. 43 jedn. ewid. Krowodrza do terenu oznaczonego symbolem MW/U.6 - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami; Uwaga zawiera uzasadnienie	871/2, 872/3, 867/4, 868/2, cz. dz. 871/1, 868/1, 888/1, 888/2, cz. dz. 871/1, 887, 886/2, 861, 862, 860, 831	43 Krowodrza	MW/U.6, U.9, ZP.17			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2, 3, 5 oraz w części w pkt 4	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona dla części działki od strony projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1, gdzie pozostawia się teren o przeznaczeniu pod zabudowę usługową o symbolu U.9. Przedmiotowa zabudowa usługowa została wprowadzona w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej od istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych a także po to by wykluczyć konieczność stosowania środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym np. ekranów akustycznych. Zastosowane środki ochrony przed nadmiernym hałasem często źle komponują się w otaczający krajobraz, tworząc kontrast pomiędzy środowiskiem naturalnym, a działalnością człowieka. Jednak poprzez odpowiednie zabiegi na etapie planowania przestrzennego można doprowadzić do sytuacji, że stosowanie środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie będzie konieczne. Im bardziej zabudowa lub teren jest wrażliwy na działanie hałasu powinien się znajdować dalej od drogi pełniącej funkcję ruchową. Najbliżej drogi głównej mogą znajdować mało wrażliwe na hałas obiekty komercyjne, magazynowe i parkingi, dalej przy drodze zbiorczej powinny się
I.234	Lokafarm, ZIKO sp, z o.o.									
I.303	Radca Prawny [...]*									
I.412	Lokafarm, ZIKO sp, z o.o.									
I.413	Lokafarm, ZIKO sp, z o.o.									
I.473	Radca Prawny [...]*									
I.495	B2 Studio Spółka z o. o									

										znajdować obiekty usługowe i handlowe, a najdalej zabudowa mieszkaniowa, szkoły i szpitale. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –cały Teren zabudowy usługowej o symbolu U.9 został włączony do Terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6.</i>
			2. Wnoszą o włączenie w planie miejscowym działek ewidencyjnych numer 861, 862, 860, 831 obr. 43 jedn. ewid. Krowodrza do terenu oznaczonego symbolem MW/U.6 - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami. Ewentualnie, w przypadku nie uwzględnienia przedmiotowej uwagi, wnoszą o wprowadzenie w zapisach planu dotyczących terenu ZP.17 postanowień umożliwiających wyjazd i wyjazd interwencyjny wozu strażackiego z działek budowlanych o nr. 871/2, 872/3, 867/4, 868/2, ez. dz. 871/1, 868/1 poprzez zastosowanie nawierzchni przepuszczalnej (na podbudowie drogowej). Uwaga zawiera uzasadnienie							Ad.2 Przedmiotowa uwaga wnosi o włączenie do terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6 teren zieleni urządzonej o symbolu ZP.17 oraz fragment terenu drogi publicznej o symbolu KDZ.1. Projekt planu wyznacza drogę publiczną o symbolu KDZ.1 w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej obszaru objętego projektem planu, a teren zieleni urządzonej ZP. 17 w celu stworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznej w rejonie drogi publicznej klasy zbiorczej oraz planowanych terenów zabudowy usługowej i mieszkaniowej. Ponadto należy stwierdzić że wszelką obsługę komunikacyjną terenu objętego uwagą projekt planu przewiduje poprzez drogę publiczną klasy lokalnej o symbolu KDL.5. Wyznaczona na projekcie planu strefa zieleni w ramach terenów inwestycyjnych umożliwia realizację zjazdów na drogę publiczną zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 7.
			3. Wnoszą o zmianę wysokości zabudowy dla terenu o symbolu MW/U6 poprzez jej ustalenie do: -25m (w pasie 20m od krawędzi jezdni ul. Legnickiej); -36m w pozostałej części terenu; Uwaga zawiera uzasadnienie							Ad.3 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul . Opolskiej wprowadza wysokość 25m. W związku z powyższym, w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy została ustalona na takim poziomie w terenie MW/U.6.
			4. Wnoszą o zmianę wskaźnika intensywności dla terenu MW/U.6 poprzez jego zwiększenie do poziomu 3,4; Uwaga zawiera uzasadnienie							Ad. 4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie podniesienia maksymalnego wskaźnika intensywności zabudowy do poziomu 3,4.
			5. Wnoszą o zmianę wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla terenu MW/U6 poprzez jego ustalenie na poziomie do 40%. Uwaga zawiera uzasadnienie							Ad.5 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%.
			6. (...) Uwaga zawiera uzasadnienie							
63.	I.182	[...]*	1) Przeznaczenia części działki nr 669/3 obr. 43 Krowodrza, jako tereny oznaczone symbolami ZP.4 i ZP.6 - tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park, spowoduje wygaśnięcie prawa Klubu do tej części nieruchomości i w konsekwencji kompleks sportowy pozostanie bez terenów zielonych stanowiących	669/3 i 668/1	43 Krowodrza	ZP.4, ZP.6, U.3, US.1, US.2			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2, 5 oraz w części w pkt 1, 3, 6, 7, 8	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia części terenu zieleni urządzonej ZP.4 obejmującego część działki nr 669/3 obr. 43 Krowodrza pod teren usług sportu i rekreacji o symbolu US.2. Na rysunku projektu planu pozostawia się wąski pas terenu ZP.4 zlokalizowanego przy terenie WS.2 w celu zabezpieczenia obudowy biologicznej potoku Bibiczanka.
	I.232	[...]*								
	I.296	Klub Sportowy Clepardia								

			<p>nerozłączną część kąpieliska i kempingu,</p> <p>2) Przeznaczenie w części działki nr 668/1 obr. 43 Krowodrza, jako teren oznaczony symbolem ZP.6 - tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park, spowoduje wygaśnięcie prawa Klubu do tej części nieruchomości i konsekwencji kompleks sportowy pozostanie bez terenów zielonych stanowiących nierzłączną część kąpieliska,</p> <p>3) przeznaczenie w części działki nr 668/1 obr. 43 Krowodrza, jako teren oznaczony symbolem – KP. 1 - teren placu o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny plac miejski, spowoduje wygaśnięcie prawa Klubu do tej części nieruchomości i w konsekwencji kompleks sportowy pozbawiony zostanie formalnego dostępu do drogi publicznej od strony ul. Mackiewicza oraz pozostanie bez terenu zapewniającego miejsca postojowe z terenami zielonymi stanowiących nierzłączną część kąpieliska, skutkiem czego będzie odebranie Klubowi możliwości zapewnienia parkingu obsługującego kompleks sportowy oraz pozbawienie dojazdu.</p> <p>4) (...)</p> <p>5) W zakresie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego oraz kształtowania zabudowy, zasad sytuowania obiektów budowlanych na działce budowlanej, dopuszczenie możliwość lokalizacji budynków bezpośrednio przy granicy z sąsiednią działką budowlaną. również w terenach US (istniejące obiekty są usytuowane w granicy - zapis ten pomoże w modernizacji istniejącej infrastruktury).</p> <p>6) W zakresie zasad odnoszących się do elewacji budynków wyłączenie z zakazu stosowania materiałów wykończeniowych takich jak „siding” z tworzyw sztucznych z wyłączeniem powłok balonowych również terenach US (zapis ograniczono tylko do terenów zabudowy usługowej i zieleni urządzonej - co nie stanowi jednoznacznego zapisu dopuszczającego tego typu obiekty w US),</p> <p>7) w zakresie zasad kształtowania krajobrazu, ustalających zasady kształtowania i urządzania zieleni, w wyznaczonej strefie zieleni w ramach terenów inwestycyjnych oznaczonych na rysunku planu dopuszczenie lokalizacji drogi dojazdowej i P.POŻ. obsługującej obiekty w głębi terenu US lub likwidację tej strefy w południowo - wschodniej części terenu US (tj. od wschodniej granicy działki do wysokości istniejącego basenu otwartego), zapis w obecnej formie uniemożliwia modernizację obiektu z uwagi na brak możliwości spełnienia warunków zawartych w przepisach p.poż.,</p>								<p>Ad.2 Przedmiotowa działka znajduje się po za obszarem z którego faktycznie korzysta klub Clepardia, jest to teren nieogrodzony i ogólnodostępny dla mieszkańców os. Prądnik Biały Wschód. Teren oznaczony symbolem ZP.6 - tereny zieleni urządzonej o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny park został wyznaczony w celu zapewnienia publicznego dostępu od północy dla mieszkańców pobliskich terenów do projektowanego placu publicznego oznaczonego symbolem KP.1.</p> <p>Ad.3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia Terenu oznaczonego symbolem – KP.1. Teren placu o podstawowym przeznaczeniu pod publicznie dostępny plac miejski został wyznaczona na rysunku projektu planu w celu stworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznej stanowiącej przedpole widokowe dla zabudowań Klubu Clepardia.</p> <p>Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie dopuszczenia możliwości realizacji nowych budynków w granicach działki. Ze względu na zachowanie ładu przestrzennego na przedmiotowym terenie wprowadzenie takiego ustalenia nie jest zasadne.</p> <p>Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia proponowanych zmian. Poprzez zapisy w § 7 ust. 6 pkt 7 lit. a należy rozumieć jako dopuszczenie stosowania powłok balonowych. Przedmiotowy zapis należy rozpatrywać łącznie z § 7 ust. 8 pkt 2 lit. a.</p> <p>Ad.7 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wskazanym w uwadze ze względu na konieczność zachowania jak najdłuższego pasa zieleni przy granicy z Parkiem Kościuszki.</p>
--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	---

			8) w zakresie ustaleń szczegółowych, przeznaczenia terenów, parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenów, w wyznaczonych terenach sportu i rekreacji oznaczonych symbolami US - o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę obiektami i urządzeniami sportu i rekreacji, wnioskuje się o wykreślenie nakazów: realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych, realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 60% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w pkt 2, kształtowania elewacji dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych w formie zieleni - pnącej lub pionowych ogrodów, stanowiącej min. 10% powierzchni danej elewacji							Ad. 8 Uwaga nieuwzględniona- wprowadzone zapisy (oprócz tych dotyczących kształtowania elewacji) mają na celu zwiększenie powierzchni zieleni na terenie.
64.	I.183	[...]*	<p>1. Wnosi o odstąpienie od projektu nowej drogi KDD.18 jako łącznika ul. Turystycznej oraz Imbramowskiej</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p> <p>2. Wnosi o pozostawienie dotychczasowego przebiegu drogi KDD.16 (Imbramowska)</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p> <p>3. Wnosi o zmianę przeznaczenia fragmentu terenu działki 1180/3 (w obrębie istniejącego parkingu) przeznaczonego na drogę KDD.18 na Tereny obsługi i urządzeń komunikacji - analogicznie do obszaru KU.4.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	-	-	KDD.14, KDD.16, KDD.18, E.4, E.7			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2, 3 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 4</p>	<p>Ad.1, 2, 3 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób przez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p>

			<p>4. Wnosi o odstąpienie od poszerzenia drogi KDD.19 (ul. Grażyny) i jej połączenia z ul. Siewną boczną KDD.14 oraz pozostawienie jej obecnego charakteru</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p> <p>5. (...)</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>							<p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).</p> <p>Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m.Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany. pozostawienia obecnego charakteru drogi KDD.19 - obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.19) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
65.	I.187	[...]*	<p>1) zwiększenia maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy z „22%” na 50 % lub przynajmniej „33%” - zgodnie z wydaną prawomocną decyzją o ustaleniu warunków zabudowy Nr AU- 2/6730.2/503/2019 z dnia 28 maja 2019 r. znak: AU-02-2.6730.2.64.2019.AKA dla zamierzenia inwestycyjnego pn. „Budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego z usługami w parterze z parkingiem podziemnym na dz. nr 359, 351 obr. 43 Krowodrza przy ul. Siewnej 12 w Krakowie”.</p> <p>2) Zmniejszenia wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej dla zabudowy wielorodzinnej z „50%” na „35%” - zgodnie z wydaną prawomocną decyzją o ustaleniu warunków zabudowy Nr AU-2/6730.2/503/2019 z dnia 28 maja 2019 r. znak: AU-02- 2.6730.2.64.2019.AKA dla zamierzenia inwestycyjnego pn. „Budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego z usługami w</p>	351, 359	43 Krowodrza	MW/U.8			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 -7, 9, 12, 14-21, 23, 25, 28, 30, 31, 33 oraz w części w pkt 26</p>	<p>Ad.1 Wprowadzone w projekcie planu wskaźniki w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania są optymalne i wynikają z ustaleń zawartych w studium. W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona. Wyjaśnia się, że przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie nakładają obowiązku uwzględniania w planie miejscowym wydanych decyzji wz.</p> <p>Ad.2 Wprowadzone w projekcie planu wskaźniki w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania są optymalne i wynikają z ustaleń zawartych w studium. W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona. Wyjaśnia się, że przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie nakładają obowiązku uwzględniania w planie miejscowym wydanych decyzji wz.</p>
	I.217	[...]*								

			<p>parterze z parkingiem podziemnym na dz. nr 359, 351 obr. 43 Krowdrza przy ul. Siewnej 12 w Krakowie”</p> <p>3) zmniejszenia wskaźnika minimalnej powierzchni biologicznie czynnej dla zabudowy usługowej z „50%” na „20%” - zgodnie z obowiązującym Studium.</p> <p>4) zwiększenia wysokości zabudowy wielorodzinnej z „do 23 m” na „do 36 m”.</p> <p>5) zwiększenia wysokości zabudowy usługowej z „do 16 m” na „do 36 m”</p> <p>6) zwiększenia wskaźnika intensywności zabudowy wielorodzinnej z „0,2- 1,0” na minimum „0,2-2,5”, a najlepiej na „0,2-4,0”</p> <p>7) zwiększenia wskaźnika intensywności zabudowy usługowej z „0,2-1,0” na „0,2-4,0”, a najlepiej „0,2-6,0”</p> <p>8) (...)</p> <p>9) dopuszczenia możliwość kształtowania części elewacji (lub całych elewacji) w formie zieleni na dachach, ścianach lub wertykalnych ogrodów i wliczanie w całości tej zieleni do powierzchni biologicznie czynnej i minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego.</p> <p>10) (...)</p> <p>11) (...)</p>							<p>Ad.3 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w Terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%. W związku z wprowadzeniem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami możliwa jest realizacja zarówno zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej jako zabudowy usługowej. W celu ujednoczenia w całym terenie powierzchni biologicznie czynnej dla każdego rodzaju zabudowy wprowadzono minimalną powierzchnię biologicznie czynną jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.</p> <p>Ad.4 Studium dla przedmiotowego obszaru dopuszcza wysokość zabudowy do 36 m jednakże jest to wysokość maksymalna i możliwe jest wprowadzenie mniejszej wysokości. Projekt planu w związku z istniejącym zagospodarowaniem i w celu zapewnienia ład przestrzennego wprowadza dla przedmiotowego terenu wysokość nawiązując do wysokości budynków w zabudowie wielorodzinnej znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie.</p> <p>Ad.5 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla terenów zabudowy usługowej w ramach terenów zabudowy mieszkaniowej Wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy na poziomie 16 m.</p> <p>Ad.6 Wprowadzone w projekcie planu wskaźniki w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania są optymalne i wynikają z ustaleń zawartych w studium oraz z konieczności zachowania ład przestrzennego.</p> <p>Ad.7 Wprowadzone w projekcie planu wskaźniki w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania są optymalne i wynikają z ustaleń zawartych w studium oraz z konieczności zachowania ład przestrzennego.</p> <p>Ad.9 Uwaga nieuwzględniona w zakresie dopuszczenia możliwość kształtowania części elewacji (lub całych elewacji) w formie zieleni na dachach, ścianach lub wertykalnych ogrodów i wliczanie w całości tej zieleni do powierzchni biologicznie czynnej i minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego. Definicja terenu biologicznie czynnego została określona w przepisach odrębnych w brzmieniu: „teren biologicznie czynnym - należy przez to rozumieć teren o nawierzchni urządzonej w sposób zapewniający naturalną vegetację roślin i retencję wód opadowych, a także 50% powierzchni tarasów i</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	---

										<p>stropodachów z taką nawierzchnią oraz innych powierzchni zapewniających naturalną roślinność, o powierzchni nie mniejszej niż 10 m², oraz wodę powierzchniową na tym terenie”. Ponadto, zgodnie z § 3 ust. 3 i § 143 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”: akt prawa miejscowego „nie może zmieniać lub uchylać przepisów regulujących sprawę, które nie należą do jej zakresu przedmiotowego lub podmiotowego (...)”. Powyższe jest również zawarte w art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „(...) sporządza projekt planu miejscowego (...) zgodnie (...) z przepisami odrębnymi”.</p>
			12) wpisania do planu, iż działki nr 351 i 359 obr. 43 Krowodrza są położone w strefie zabudowy śródmiejskiej - zgodnie ze Studium.							Ad.12 W art. 15 Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2020 r. poz. 293, 1086) określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie tej informacji.
			13) (...)							
			14) wprowadzenia do zapisów planu określenia „dom studencki” i jednoznaczne wskazanie, czy parametry dot. minimalnej liczby miejsc postojowych i minimalnej liczby stanowisk postojowych dla rowerów - należy obliczać dla domu studenckiego - jak do hotelu czy jak do pensjonatu.							Ad. 14 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do projektu planu definicji „domu studenckiego”. Projekt planu określa liczbę miejsc postojowych zgodnie z polityką parkingową Miasta przyjętą uchwałą Rady Miasta Krakowa (Uchwała Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) i uchwałę te należy stosować w przypadku realizacji każdej inwestycji.
			15) wprowadzenia do zapisów planu określenia „hostel” i jednoznaczne wskazanie, czy parametry dot. minimalnej liczby miejsc postojowych i minimalnej liczby stanowisk postojowych dla rowerów - należy obliczać dla hostelu - jak do hotelu czy jak do pensjonatu							Ad.15 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do projektu planu definicji „hostelu”. Zgodnie z polityką parkingową Miasta przyjętą uchwałą Rady Miasta Krakowa (Uchwała Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) w projektach planów miejscowych określa się minimalną liczbę miejsc postojowych, wliczając miejsca w garażach, odniesioną odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części. Przedmiotowa uchwała określa rodzaj obiektu dla którego przewidywana jest określona liczba miejsc postojowych. Wśród obiektów nie ma wyszczególnionych hosteli w związku z powyższym liczba miejsc postojowych będzie jednoznacznie przyjmowana na etapie uzyskiwania decyzji o pozwoleniu na budowę mając na uwadze budynki zamieszkania zbiorowego wskazane w powyższej uchwale.
			16) wprowadzenia minimalnej liczby miejsc postojowych dla domów studenckich, hosteli -10 miejsc na 100 łózek.							Ad.16 Zgodnie z polityką parkingową Miasta przyjętą uchwałą Rady Miasta Krakowa (Uchwała Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) w projektach planów miejscowych określa się minimalną liczbę miejsc postojowych, wliczając miejsca w garażach, odniesioną odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części – dla budynków zamieszkania zbiorowego – dom studencki: 20 miejsc na 100 łózek. Przedmiotowa uchwała jednoznacznie nie określa miejsc postojowych dla hosteli. Jednakże hostele są budynkami zamieszkania zbiorowego.
			17) wprowadzenia minimalnej liczby stanowisk postojowych dla rowerów dla domów studenckich, hosteli -10 miejsc na 100 łózek							Ad.17 Zgodnie z polityką parkingową Miasta przyjętą uchwałą Rady Miasta Krakowa (Uchwała Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) w projektach planów miejscowych określa się minimalną liczbę miejsc postojowych dla rowerów, odniesioną odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części – dla budynków zamieszkania zbiorowego – dom studencki: 30 miejsc na 100 łózek. Przedmiotowa uchwała jednoznacznie nie określa stanowisk postojowych dla rowerów dla hosteli. Jednakże hostele są budynkami zamieszkania zbiorowego.

			18) dopuszczenia stosowania płyt ażurowych pod dojścia, dojazdy, miejsca parkingowe, drogi pożarowe.							Ad.18 Projekt planu określa rodzaje nawierzchni jedynie przy ustalaniu zasad kształtowania i zagospodarowania przestrzeni publicznych.
			19) dopuszczenia stosowania ekokratek z atestem pod dojścia, dojazdy, miejsca parkingowe, drogi pożarowe oraz zaliczania pod powierzchnię biologicznie czynną tyle terenu, ile wynika z atestu dołączonego do produktu							Ad.19 Projekt planu określa rodzaje nawierzchni jedynie przy ustalaniu zasad kształtowania i zagospodarowania przestrzeni publicznych. Poza tym stosowanie ekokratek czyli tzw. zielonych miejsc postojowych nie należy zaliczać do powierzchni biologicznie czynnej, gdyż nie zapewniają one właściwej naturalnej vegetacji roślin. Definicja terenu biologicznie czynnego określona w przepisach odrębnych jednoznacznie mówi o terenie o nawierzchni urządzonej w sposób zapewniający naturalną vegetację roślin. Ponadto, zgodnie z § 3 ust. 3 i § 143 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”: akt prawa miejscowego „nie może zmieniać lub uchylać przepisów regulujących sprawy, które nie należą do jej zakresu przedmiotowego lub podmiotowego (...)”. Powyższe jest również zawarte w art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „(...) sporządza projekt planu miejscowego (...) zgodnie (...) z przepisami odrębnymi”.
			20) usunięcia punktu dot. „nakaz realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych”							Ad.20 Projekt planu wyznacza dla terenu o symbolu MW/U.8 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 50 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych ekstensywnych w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.
			21) usunięcia punktu dot. „nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 20% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,” 22) (...)							Ad.21 Projekt planu wyznacza dla terenu o symbolu MW/U.8 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 50 % oraz nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.
			23) usunięcia z projektu planu pojęcia „dach zielony ekstensywny” - należy przez to rozumieć dach zielony, utrzymany w stanie trwałym, o grubości warstwy zapewniającej naturalną vegetację roślin - min. 30 cm oraz pokryciu roślinnością taką jak: byliny i trawy z roślinnością zimozieloną” 24) (...)							Ad.23 Uwaga nieuwzględniona w zakresie usunięcia nakazu realizacji dachów zielonych ekstensywnych, który został wprowadzony w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.
			25) usunięcia punktu dot. „nakaz stosowania elewacji z elementów ażurowych z dopuszczeniem stosowania elementów pełnych na 30% elewacji dla garaży i parkingów nadziemnych, w terenach zabudowy usługowej MW/U.8”.							Ad. 25 Przedmiotowe ustalenia zostały wprowadzone do projektu planu w celu zapewnienia właściwej wentylacji obiektu i polepszenia jego estetyki.
			26) dopuszczenia stosowania dachów dwuspadowych albo wielospadowych o kącie nachylenia połaci dachowych w przedziale od 20 stopni do 45 stopni oraz dachów płaskich. 27) (...)							Ad.26 Uwaga nieuwzględniona w zakresie dopuszczenia stosowania dachów dwuspadowych albo wielospadowych o kącie nachylenia połaci dachowych w przedziale od 20 stopni do 45 stopni ze względu na przyjęte zasady kształtowania dachów mające na celu ochronę ładu przestrzennego.
			28) zmniejszenia minimalnej powierzchni nowo wydzielanych działek: z „400 m ² ” na „300m ² ”.							Ad. 28

			29) (...)							Wprowadzone w projekcie planu wielkości nowo wydzielanych działek są optymalne. Proponowany parametr jest zbyt niski i nie odpowiada założeniom przewidzianym dla realizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usługowej.
			30) zmiany dla budynków w zabudowie mieszkalnej wielorodzinnej: „minimalnej liczby miejsc postojowych dla samochodów, wliczając miejsca w garażach” z „1,2 miejsca na mieszkanie” na „1 miejsce na mieszkanie” - zgodnie z wydaną prawomocną decyzją o ustaleniu warunków zabudowy Nr AU-2/6730.2/503/2019 z dnia 28 maja 2019 r. znak: AU-02-2.6730.2.64.2019.AKA dla zamierzenia inwestycyjnego pn. „Budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego z usługami w parterze z parkingiem podziemnym na dz. nr 359, 351 obr. 43 Krowodrza przy ul. Siewnej 12 w Krakowie”.							Ad.30 Zgodnie z polityką parkingową Miasta przyjętą uchwałą Rady Miasta Krakowa (Uchwała Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) w projektach planów miejscowych określa się minimalną liczbę miejsc postojowych, wliczając miejsca w garażach, odniesioną odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części – dla budynków w zabudowie mieszkaniowej wielorodzinnej: 1,2 miejsca na 1 mieszkanie.
			31) dopuszczenia możliwości lokalizowania usług na ostatniej kondygnacji w budynkach mieszkalnych wielorodzinnych z usługami.							Ad. 31 Ze względów funkcjonalnych realizacja lokali użytkowych na ostatniej kondygnacji budynku mieszkalnego wielorodzinnego nie jest wskazana.
			32) (...)							
			33) dopuszczenia niezapewniania nowych miejsc parkingowych w przypadku realizacji rozbudowy i nadbudowy istniejących obiektów budowlanych oraz budowanych na podstawie pozwoleń na budowę wydanych przed wejściem w życie planu „Siewna” zlokalizowanych na działkach nr 351, 359 obr. 43 Krowodrza							Ad.33 Ustalenia projektu planu dopuszczają utrzymanie dotychczasowej liczby miejsc postojowych w przypadku zamiaru wykonywania robót budowlanych w istniejących budynkach, polegających na: <ul style="list-style-type: none"> • remoncie lub przebudowie niezwiązanej ze zmianą sposobu użytkowania obiektu budowlanego, o ile nie spowoduje to zwiększenia liczby samodzielnych lokali mieszkalnych, • termomodernizacji, • lokalizacji pochylni i ramp dla osób ze szczególnymi potrzebami, szybów windowych i klatek schodowych zewnętrznych, • rozbudowie, o ile nie spowoduje to zwiększenia ilości samodzielnych lokali mieszkaniowych, Inne rozwiązania mogą spowodować brak miejsc postojowych w ramach rozbudowywanego budynku dla jego mieszkańców.
			34) (...)							
			35) (...)							
66.	I.191	Lidl sp.z.o.o.	1) (...) 2) (...) 3) Ustanowienie minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej - 10%. 4) (...) 5) (...)	437/1	43 Krowodrza	U.7			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 3	Ad.3 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla zabudowy usługowej w Terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20%.
67.	I.192	Kraków dla Mieszkańców	Wnosi o zmianę przeznaczenia drogi oznaczonej w projekcie planu jako droga KDD.19, poprzez pozostawienie drogi jako ciągu pieszo jezdni o dotychczasowych parametrach. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie pozostawienia drogi jako ciągu pieszo. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.19) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne.

										Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy	
68.	I.193	Spółdzielnia Mieszkaniowa „Prądnik Biały Wschód”	Wyraża stanowczy sprzeciw na ograniczenie przeznaczenia działki 1181/21 tylko jako tereny zieleni urządzonej ZP.11. Wnosi o rozszerzenie przeznaczenia tej działki na cele parkingowe na utwardzonych od czasu budowy osiedla: drogach, szerokich alejkach i placach. Uwaga zawiera uzasadnienie.	1181/21	43 Krowodrza	ZP.11				Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11. Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.
69.	I.194	[...]*	1. Wnosi o wykreślenie w całości proponowanej budowy nowego połączenia drogowego KDD.18. 2. Wnosi o wykreślenie w całości proponowanego zaślepienia wylotu ul. Imbramowskiej do ul. Grażyny poprzez skwer ZPz.9. (pkt §15. 1. 2) s) - planu.) Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.16, KDD.18, ZPz.9				Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2	Ad. 1, 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób przez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu – połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i>
70.	I.197	[...]*	Wnosi uwagę w związku z: KDD.19 – znaczne poszerzenie ul. Grażyny i	-	-	KDD.19					Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul.

	I.201	[...]*	połączenie ul. Grażyny z Siewną Boczną Przedmiot i zakres uwagi: Projektowane zmiany poprzez zwiększenie natężenia ruchu, pogorszą komfort i bezpieczeństwo mieszkańców. Wzrost zanieczyszczenia powietrza, zmniejszenie bezpieczeństwa pieszych, ograniczenie powierzchni terenów zielonych, wzmoczenie natężenia drgań w nieprzystosowanych istniejących budynkach, likwidacja miejsc parkingowych. Należy również zwrócić uwagę na brak zgodności z Ustawą Prawo Budowlane - warunek minimalnej odległości budynku od krawędzi jezdni tj. min. 6 m. Projektowana zmiana KDD 19 istotnie obniży wartość posiadanej nieruchomości. W związku z brakiem gwarancji dostarczenia przez Poczta Polska wysłanej w dniu dzisiejszym „Uwagi” składa niniejsze pismo.						Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
71.	I.200	[...]*	Wnosi uwagę w związku z: KDD.19 – znaczne poszerzenie ul. Grażyny i połączenie ul. Grażyny z Siewną Boczną. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
72.	I.204	[...]*	Skląda sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14). Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.18, KDD.19, KDD.14			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do

										<p>drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).</i></p>
73.	I.208	[...]*	Wnosi o pozostawienie obecnego statusu drogi wewnętrznej KDD.14 i zaniechanie zmian proponowanych we wspomnianym wcześniej planie zagospodarowania przestrzennego	-	-	KDD.14			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki.</p> <p>Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.14 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p>
74.	I.210	[...]* [...]*	1) Dla terenów U.14, U.16, U.17 wprowadzenie maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy: 65%,	193, 194	43 Krowodrza	U.14, U.16, U.17			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 3, 5 oraz w części w pkt 4	<p>Ad.1 Projekt planu wyznacza dla terenów zabudowy usługowej o symbolu U.14 U.16 i U.17 maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 45 %.</p> <p>Ze względu na wyznaczoną powierzchnię biologicznie czynną dla terenów zabudowy usługowej o symbolach U.14, U.16, U.17 oraz konieczność zapewnienia obsługi komunikacyjnej poprzez układ dróg wewnętrznych oraz wyznaczenia miejsc postojowych pozostawia się maksymalne wskaźniki powierzchni zabudowy przedmiotowych terenów bez zmian.</p> <p>Ad.2 Projekt planu wyznacza minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 30 % dla terenów zabudowy usługowej o symbolach U.16, U.17 oraz 40 % dla terenu zabudowy usługowej o symbolu U.14 oraz nakaz realizacji dachów zielonych ekstensywnych w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.</p> <p>W związku z powyższym pozostawia się przedmiotowe wysokości wskaźników na wskazanym w projekcie poziomie.</p> <p>Ad.3</p>
			2) Dla terenów U.14, U.16, U.17 wprowadzenie minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego: 20%,							
			3) Dla terenów U.14, U.16, U.17 wprowadzenie							

			wskaźnika intensywności zabudowy: 1,4 - 4,0,							Projekt planu wyznaczył maksymalny wskaźnik intensywności zabudowy w terenach zabudowy usługowej o symbolach U.14, U.16, U.17 na poziomie 3,8 a minimalny wskaźnik na poziomie 1,2. Przedmiotowe wskaźniki są wynikiem wprowadzonego maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy oraz maksymalnej wysokości zabudowy dla przedmiotowych terenów, w związku z powyższym przedmiotowy wskaźnik pozostawia się bez zmian.
			4) Dla terenów U.14, U.16, U.17 wprowadzenie maksymalnej wysokości zabudowy w strefie zmiany wysokości: 20 m, z zastrzeżeniem w lit. f i g,							Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zwiększenia wysokości zabudowy do 20 m w strefie zmiany wysokości dla terenu zabudowy usługowej o symbolu U.14. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uchwale zmiana wysokości zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla części terenu zabudowy usługowej U.14 w ramach terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy na poziomie 16 m.
			5) Dla terenów U.14, U.16, U.17 wprowadzenie maksymalnej wysokości zabudowy poza strefą zmiany wysokości: 50 m.							Ad.5 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uchwale wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla terenów zabudowy usługowej w ramach Terenów usług – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy na poziomie 36m.
75.	I.214	[...]*	Wnosi o zmianę przeznaczenia terenów U.9 i U.11 na teren o symbolu MW/U.6. W sporządzanym MPZP teren z proponowanym zapisem U.9 oraz U.11, powinien w całości być objęty zapisem MW/U.6 gdyż jedynie takie przeznaczenie (MW/U) jest w pełni zgodne z przeznaczeniem tego terenu w Studium Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa	-	-	U.9, U.11			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu U.9 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenu U.11	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> Przeznaczenia części terenu zabudowy usługowej o symbolu U.9 od strony projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1, Przedmiotowa zabudowa usługowa została wprowadzona w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej od istniejących i projektowanych ciągów komunikacyjnych, a także po to by wykluczyć konieczność stosowania środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym np. ekranów akustycznych. Zastosowane środki ochrony przed nadmiernym hałasem często źle wkomponowują się w otaczający krajobraz, tworząc kontrast pomiędzy środowiskiem naturalnym, a działalnością człowieka. Jednak poprzez odpowiednie zabiegi na etapie planowania przestrzennego można doprowadzić do sytuacji, że stosowanie środków czynnej ochrony przed hałasem komunikacyjnym nie będzie konieczne. Im bardziej zabudowa lub teren jest wrażliwy na działanie hałasu powinien się znajdować dalej od drogi pełniącej funkcję ruchową. Najbliżej drogi głównej mogą znajdować mało wrażliwe na hałas obiekty komercyjne, magazynowe i parkingi, dalej przy drodze zbiorczej powinny się znajdować obiekty usługowe i handlowe, a najdalej zabudowa mieszkaniowa, szkoły i szpitale. <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –cały Teren zabudowy usługowej o symbolu U.9 został włączony do Terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6.</i></p>

										<ul style="list-style-type: none"> Przeznaczeni terenu zabudowy usługowej o symbolu U.11 ze względu na istniejąc obiekt usługowy (CH Atut).
76.	I.215	[...]*	<p>Sklada sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14).</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie.</p>	-	-	KDD.14 KDD.18, KDD.19			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).</i></p>

77.	I.218	Towarzystwo na Rzecz Ochrony Przyrody	1) (...) 2) Rezygnacja z projektu wytyczenia drogi KDD.18 jako łącznika ul. Turystycznej i ul. Imbramowskiej kosztem istniejących terenów zieleni	633/2	43 Krowdrza	U.6 KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie usunięcia drogi publicznej o symbolu KDD.18. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób przez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).</i>
78.	I.220	[...]*	W projekcie przedmiotowego planu zagospodarowania terenu wyeliminowano lokalizację miejsc parkingowych w bezpośrednim sąsiedztwie bloku Siewna 23 B, na terenie Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Biały - Wschód, oznaczonym jako ZP.11. Ze względu na istniejące uwarunkowania terenowe i własnościowe, aktualny stan zagospodarowania terenu wynikający z blisko 40-lat funkcjonowania osiedla, znajdujące się na tym terenie miejsca parkingowe są jedynymi dostępnymi miejscami parkingowymi dla mieszkańców bloku Siewna 23B, użytkowanymi od momentu powstania osiedla. Wobec powyższego wnoszę o usankcjonowania istniejącego stanu wykorzystania części	-	-	ZP.11			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11.Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.

			przedmiotowego terenu ZP.11 i utrzymania istniejących miejsc parkingowych na tym terenie wraz z zapewnieniem dojazdu do nich istniejącą drogą, przebiegającą wzdłuż budynku przedszkola.							
79.	I.221	[...]*	1) (...) 2) W związku z powyższym wnosi o wnikiwe przeanalizowanie zgłoszonych uwag i powrót do realizacji projektowanej od dawna drogi, przebiegającej obrzeżem osiedla, równoległe do drogi KDW.8 i obszaru U.7 (Lidl), zwłaszcza że udało się jak dotąd utrzymać teren pod jej realizację Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.19, KDZ.1, ZP.19, Uo.1, U.7			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zielen publiczną oznaczoną w projekcie planu jako tereny o symbolach ZP.13 i ZP.19 stanowiące ważny element systemu zieleni oraz w istniejące ciągi piesze.
80.	I.222	[...]*	Zgłasza sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z ulicą Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14). Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14 KDD.18, KDD.19			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.

										<p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).</i></p>
81.	I.223	[...]*	<p>Zgłasza sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z ulicą Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14).</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie.</p>	-	-	KDD.18, KDD.19, KDD.14			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p>

												<i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).</i>
82.	I.231	[...]*	1) Wnosi o nieumieszczanie w planie zagospodarowania przestrzennego drogi KDD.14, KDD.18 oraz KDD.19 jako drogi „przejazdowej” 2) (...) Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19					Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 w zakresie terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 w zakresie terenów KDD.14 i KDD.19	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> zmiany kategorii wskazanych dróg publicznych klasy dojazdowej. Obszary wchodzące w skład przedmiotowych dróg są własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.

										<i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).</i>
83.	I.248	[...]*	1. Drogi KDD.14 oraz KDD.19 mają pozostać oddzielnymi, nie połączonymi drogami wewnętrznymi o statusie i obrysie jak dotychczas w ujęciu geodezyjnym.	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19, KDD.23, KDD.25, KDX.5			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 5 oraz w pkt 3 w części dotyczącej terenu KDD.23 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 8, 9 oraz w części w pkt 1, 2, 4, 10 oraz w pkt 3 w części dotyczącej terenów KDD.14, KDD.19 i KDD.25	Ad. 1, 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> zmniejszenia szerokości oraz zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 i KDD.19. Linie rozgraniczające przedmiotowych dróg uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogami publicznymi klasy lokalnej oznaczonymi symbolem KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y i dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry dróg oraz przebieg dróg KDD.14 i KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
	I.348	[...]*								
	I.353	[...]*	2. Drogi KDD.14 oraz KDD.19 powinny mieć status KDW, nie mogą być przejezdne w obydwu kierunkach - są to drogi ślepe i takie powinny pozostać. Powinno się zachować istniejący układ pieszy - bez zastępowania go drogą. Poprowadzenie drogi przelotowej o szerokości do 23 m przez środek spokojnego osiedla nie ma jakiegokolwiek uzasadnienia.							
	I. 357	[...]*	Uwaga zawiera uzasadnienie.							
			3. Próba znalezienia dodatkowych połączeń przelotowych przez osiedle poprzez drogi: KDD.19 z KDD.14 oraz KDD.23 z KDD.25 to próba doraźnej a nie przyszłościowej próby rozładowania korków. Jeżeli ideą tego połączenia miałyby być znalezienie jakiegoś skrótu dojazdowego - jest to znów błędna idea niosąca za sobą tylko uciążliwość a nie poprawienie jakości życia mieszkańców i idąc dalej - idea ta nie jest poparta żadnym logicznym uzasadnieniem. W rejonach ulic wokół osiedli (Siewna, Pachońskiego, Turystyczna, Grażyny) nie tworzą się i nie tworzyły korki. Plan zagospodarowania obejmuje osiedla o ukształtowanej infrastrukturze. Plan zagospodarowania powinien utrwalać bieżącą infrastrukturę, a nie wprowadzać rewolucyjne zmiany, które nie mają odzwierciedlenia w innych opracowaniach dla Krakowa tj: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (obszar osiedla definiowany jest w studium jako „teren o przeważającej funkcji mieszkaniowej wysokiej intensywności”). Przez takie tereny nie można prowadzić dróg przelotowych.							Ad.3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie usunięcia fragmentu drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.23 łączącej ul. Szafirową z ul. Legnicką. Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
			4. Tereny zielone wokół budynków mieszkalnych kwalifikowane są jako tereny sportu i rekreacji, jest							Ad. 4

		<p>to w rzeczywistości jednak stricte teren zielony. Pod czyimiś oknami nie można uprawiać ani sportu ani rekreacji. Są to tereny z drzewami i krzewami ozdobnymi, gdzie już nic nie powinno być realizowane. Tymczasem za tereny zieleni urządzonej w planie są uznane tereny gdzie obecnie odbywa się rekreacja: są place zabaw, mini boiska czy górki saneczkarskie.</p> <p>5. Plan wprowadza zablokowanie wjazdu w ulicę Imbramowską z ulicy Grażyny. W zamian wyznacza się nową drogę, która znów zostanie poprowadzone przez osiedle - kosztem spokoju mieszkańców, okrojeniem istniejących miejsc parkingowych wzdłuż budynków Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Biały Wschód. Droga ta utrudni dojazd i wyjazd dla mieszkańców, ponieważ wprowadza się dodatkowe łuki i objazdy. Koncepcja ta jest niczym nieuzasadniona i psuje obecny, sprawdzony od dziesięcioleci układ ulic. Poniższe zdjęcie pokazuje którąś ma być prowadzona droga - to jest kuriozum.</p> <p>6. (...)</p> <p>7. (...)</p>							<p>Uwaga pozostaje nieuwzględniona w zakresie usunięcia możliwości lokalizowania w strefie zieleni osiedlowej terenowych siłowni oraz placów zabaw.</p>
		<p>8. Na drodze KDX.5 w szpalerze drzew przeznaczonych do ochrony wprowadza się ciąg pieszy.</p>							<p>Ad.5 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i></p>
		<p>9. Na drodze KDD.14 w szpalerze drzew przeznaczonych do ochrony wprowadza się drogę.</p>							<p>Ad. 8 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu wyznacza szpaler drzew na rysunku planu w celu jego ochrony. Zaznaczony na rysunku planu ciąg pieszy jest elementem informacyjnym i będzie przebiegał obok szpalery drzew a nie na nim.</p> <p>Ad. 9</p>

			10. Wnioskuje o wprowadzenie dodatkowych szpalerów drzew i pojedynczych drzew do ochrony-zgodnie z zaznaczeniem poniżej						Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu wyznacza szpaler drzew na rysunku planu w celu jego ochrony – możliwej także w obrębie pasa drogowego.
									Ad.10 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wyznaczenia na rysunku planu dodatkowych szpalerów drzew i pojedynczych drzew w tym znajdujących się w terenach zieleni urządzonej oraz strefach zieleni osiedlowej. Należy zauważyć że tereny zieleni urządzonej oraz strefy zieleni osiedlowej wyznacza się w celu ochrony między innymi zieleni wysokiej, a oznaczenia drzewa do ochrony na rysunku zwracają uwagę na ich wysokie wartość. Przedmiotowe wskazania zostały wykorzystane z ekofizjografii wykonanej na potrzeby sporządzanego projektu planu. Ponadto projekt planu zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 1 nakazuje maksymalną możliwą ochronę zieleni istniejącej, szczególnie poprzez jej zachowanie i wkomponowanie w projekt zagospodarowania terenu.
84.	I.249	[...]*	1) (...)	-	-	KDD.14 KDD.19 KDD.23 KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2, 3
	I.347	[...]*	Uwaga zawiera uzasadnienie 2) Nie zgadza się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna” w części dotyczącej zamknięcia skrzyżowania ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny i wykonania przejazdu przez teren ul. Turystycznej.						Ad. 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone</i>

			3) Nie zgadza się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna” w części dotyczącej połączenia drogowego ul. Szafirowej z ul. Jabłonną. Uwaga zawiera uzasadnienie						<p><i>symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i></p> <p>Ad.3 Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprawdzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i></p>
85.	I.252	[...]*	1) (...) 2) Wyraża sprzeciw wobec projektu połączenia ul. Grażyny z ul. Turystyczną: KDD.18 - działka 1180/3. Uwaga zawiera uzasadnienie.	1181/18, 1180/3,	43 Krowodrza	KDD.18, KDD.19		Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	<p>Ad.2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p>

										Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.
86.	I.253	[...]*	Wyraża stanowczy sprzeciw na budowę drogi - KDD.19 – znaczne poszerzenie ul. Grażyny i połączenie Grażyny z Siewną-Boczną. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
87.	I.255	[...]*	Na wstępie informuje, że na terenie działek (...) została uzyskana decyzja pozwolenia na budowę na realizację zespołu zabudowy mieszkaniowej (...). Decyzja pozwolenia na budowę została wydana w oparciu o ostateczną decyzję WZ (...). Mając na uwadze powyższe składa następujące uwagi do MPZP: 1. Prosi o usunięcie z terenu jego działek strefy zmiany wysokości. Wnosi o przesunięcie granicy tej strefy na zachodnią granicę jego terenu. 2. Z uwagi na konieczność zachowania ładu przestrzennego w tym obszarze, sugeruje aby na jego terenie ustanowić ograniczenie wysokości do 25 m. 3. Wnosi o ustalenie funkcji wielorodzinnej na terenie działek których dotyczy niniejszy wniosek, zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym. 4. Wnosi o powierzchni zabudowy: do 31% terenu. 5. (...) 6. Wnosi o intensywność zabudowy: 1,5 - 2,5 (zgodnie z projektem budowlanym intensywność wynosi 1,8) 7. Wnosi o wysokość zabudowy: do 25m zgodnie z wnioskiem i argumentacją w punkcie.	165, 166, 167, 168, 169, 170, 285, 287, 288	43 Krowodrza	U.14, KDD.28			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-4, 6, 7	Ad.1, 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie likwidacji strefy zmiany wysokości oraz podniesienia w ramach strefy parametru wysokości zabudowy. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze zmiana wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla części terenu zabudowy usługowej U.14 w ramach terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy na poziomie 16 m. Ad.3 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowane w uwadze przeznaczenie nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) wprowadza przeznaczenie podstawowe pod zabudowę usługową oraz przeznaczenie uzupełniające dla 49 % powierzchni przedmiotowego terenu, które nie obejmuje zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany wskaźnika powierzchni zabudowy. Proponowany wskaźnik powierzchni zabudowy jest mniejszy od wskazanego w § 34 ust. 1 pkt. 2 projektu planu. Ad.6 Proponowane wskaźniki powierzchni zabudowy są mniej korzystne od wskazanych w § 34 ust. 1 pkt. 2 projektu planu, w związku z czym utrzymuje się parametry ustalone w projekcie planu. Ad.7

			8. (...) <i>Uwaga zawiera uzasadnienie i załącznik.</i>								W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze zmiana wysokości zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla części terenu zabudowy usługowej U.14 w ramach terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy na poziomie 16 m.
88.	I.262	[...]* (pismo zawiera 73 podpisy)	1. Wnoszą o ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem jej w co najmniej 50 % na zielen publiczną,	51/20, 51/25, 51/26, 51/19, 51/24, 47/2, 4/13, 14/93, 14/79, 78, 77, 76, 80, 14/121, 14/142, 14/149	42 Krowodrza	MN.1, ZP.1 MN/U.1				Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 4, 5, 7 oraz w części w pkt 2, 6, 8, 9	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
	I.403	[...]* (pismo zawiera 37 podpisów)	2. Wnoszą o usunięcia z tekstu i rysunku Planu zapisu tj. możliwości zabudowy jednorodzinnej MN i usługowej z obszaru oznaczonego (MN/U.1) poprzez poszerzenie obszaru ZPz.1 (jak na odcinku wschodnim) aż do rzeki Prądnik. 3. (...)								Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia całego terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1, teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
			4. Wnoszą o korektę w tekście planu ustaleń dotyczących szerokości pasa drogowego dla dróg dojazdowych czyli ulic: Herwina-Piątka, Lechonia i Rokosza: „Ustala się jako zgodne ze stanem istniejącym i rysunkiem Planu (oznaczonych KDD.1 + KDD.6), czyli maksymalnie 10 m (z niewielkimi poszerzeniami na skrzyżowaniach)". Zawarty w projekcie Planu tekst jest mylący i nie odpowiada rysunkowi Planu.								Ad.4 Uchwała obejmuje ustalenia planu zawarte w treści uchwały, stanowiącej tekst planu oraz w części graficznej planu, którą stanowi rysunek planu w skali 1:1000, będący załącznikiem Nr 1 do uchwały. Załącznik nr 1 jest integralną częścią niniejszej uchwały. W związku z powyższym przy określaniu szerokości dróg należy kierować się ustaleniami zawartymi w § 15 ust. 1 pkt 4 projektu planu oraz załącznikiem nr 1 do uchwały mając na uwadze, że szerokości podane w przedmiotowym paragrafie są szerokościami maksymalnymi dla poszczególnych dróg.
			5. Osiedle Górnickiego jest tworem urbanistycznie skończonym, jednolitym pod względem kompozycji przestrzennej i architektury, od 25 lat w 100% zabudowanym i w tej formie powinno być chronione i pozostawione w kategorii WIN bez możliwości nadbudów i przypadkowych przekształceń (zob. wydawnictwo SARP z 2014 r. pt. Szlakami dziedzictwa, Krakowskie osiedla modernizmu lat 1945*1990, str. 80, w którym								Ad.5 Przedmiotowe budynki zlokalizowane w rejonie ul. Górnickiego nie znajdują się w gminnej ewidencji zabytków, w Rejestrze Zabytków Nieruchomych Województwa Małopolskiego, ani nie zostały ujęte jako dobro kultury współczesnej w Studium. Ustalenia wprowadzone w projekcie planu są wystarczające aby ochronić charakter osiedla przy ul. Górnickiego.

			<p>Komisja Architektury Modernistycznej Oddziału SARP w Krakowie uznała, iż to osiedle jest jednym z nielicznych, konsekwentnie zrealizowanych zespołów mieszkaniowych w postmodernistycznej estetyce).</p> <p>6. Projekt mpzp nie zapewnia publicznie dostępnego bezpośredniego powiązania pieszego (funkcjonującego od 25 lat) północnej części osiedla z ciągiem zieleni wzdłuż Prądnika. Pominięcie w ustaleniach planu takiego publicznie dostępnego powiązania istotnie obniża dostępność terenów rekreacyjnych dla mieszkańców osiedli położonych w sąsiedztwie rzeki. Przywrócenie właściwej funkcji (zieleni publiczna) przedmiotowego obszaru byłoby naprawieniem błędu zapisów mpzp "Dolina Prądnika" z 2010 r. (rys. 2).</p> <p>7. Z analizy materiałów do projektu planu, jak również z naszej znajomości terenu nie wynika potrzeba wydzielenia aż sześciu subkategorii (MN.2 + MN.7) dla istniejącego osiedla Górnckiego, które w latach 90-tych zostało kompleksowo zaprojektowane i zrealizowane stanowiąc dziś istotną urbanistyczną i architektoniczną wartość.</p> <p>8. Dopuszczenie w nim większych niż obecnie wysokości budynków jest wbrew podstawowym zasadom kształtowania ładu przestrzennego. Takie ustalenie może bowiem otwierać możliwość przypadkowego nadbudowywania wciąż harmonijnie ukształtowanych pierzei ulic Lechonia, Rokosza i Herwina-Piątka, nie wynikające z kompleksowego projektu, a wyłącznie z chęci i możliwości finansowych pojedynczych właścicieli. Poprzez takie ustalenia planu, w miejsce ładu przestrzennego zapanuje chaos, przypadkowość nowej formy budynków i napięcia między sąsiadami. Podobne ustalenia można stosować tylko w przypadku starej, przedwojennej, chaotycznie ukształtowanej na przestrzeni lat zabudowy.</p> <p>9. Wprowadzenie do ustaleń planu dla osiedla Górnckiego garaży i budynków gospodarczych o wysokości do 6 m, co może sugerować dozwoleństwo budowy lub przybudowy do istniejących budynków takich obiektów. Warto pamiętać, że na osiedlu Górnckiego dominuje zabudowa szeregowa, a kilkanaście budynków to bliźniaki. We wszystkich budynkach są wbudowane garaże na 1+2 samochody. Taki zapis nie ma uzasadnienia również w przypadku nowej zabudowy bliźniaczej w jednostkach MN.1 i MN/U.1, dla których ustalono wielkość działek 350 m². Wówczas, przy szerokości takiej działki około 12 m, budynki razem z przybudowanymi garażami o 6-cio metrowej wysokości utworzą ciąg zabudowy podobny do szeregowki.</p>									
			Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zapewnienia dostępu do zieleni rzeki Prądnik w północnej części obszaru ze względu na brak nieruchomości należących do gminy Kraków.									
			Ad.7 Przedmiotowy podział terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolach MN.2 - MN.7 wynika z wyznaczonych zgodnie ze stanem istniejącym dróg publicznych, a kolejne numery są numerami porządkowymi nadanymi w celu łatwego zlokalizowania przedmiotowego terenu w tekście oraz na rysunku projektu planu.									
			Ad.8 Projekt planu wyznaczył dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolach MN.2 - MN.7 wysokość zabudowy na poziomie 13m zgodną z wysokościami większości istniejących budynków w przedmiotowych terenach.									
			Ad.9 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia zakazu realizacji garaży wolnostojących w terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolach MN.1, MN.2, MN.8, gdzie na wolnych od zabudowy działkach wolnostojące garaże mogą być potrzebne.									
89.	I.263	[...]*	W związku z projektem zagospodarowania obszaru „Siewna” składa protest przeciwko przebudowie ulicy Szafirowej proponowanej w ww. piśmie, wbrew opinii mieszkańców.	-	-	KDD.23				Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę	
	I.280	[...]*										

	I.281	[...]*								publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.
90.	I.264	[...]*	1. Nie zgadza się na zaproponowane połączenie ulicy Siewnej z ulicą Grażyny. 2. Planowana droga wiąże się ze zmianą szerokości drogi już istniejącej. Planuje się zwiększenie szerokości do 23 metrów, co spowoduje, że zwiększy się także hałas generowany przez przejeżdżające pojazdy, a co za tym idzie nastąpi wzrost zanieczyszczeń w i tak już wysoko zanieczyszczonym rejonie. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14 , KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1, 2	Ad.1,2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
91.	I.265	[...]*	1. Wnosi uwagę dotyczącą zmiany w komunikacji pomiędzy ul. Siewną, a ul. Opolską. Uważa, że planowane połączenie ulic Siewnej z Grażyny przez teren SM PBW jest niedopuszczalne. 2. Jak można zgodzić się na usytuowanie obszaru drogowego o szerokości 23 m pod oknami wybudowanego na tym terenie osiedla domów oraz zabudowań wielorodzinnych, gdzie obok jest plac zabaw, górka do zimowych zjazdów dla dzieci, pasy zieleni, droga piesza dzieci do szkoły i przedszkola, które znajdują się tuż obok? Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1, 2	Ad.1, 2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.
92.	I.266	[...]*	1. Wnosi o nieumieszczenie w planie zagospodarowania przestrzennego drogi KDD.14, KDD.18 oraz KDD.19 jako drogi „przejazdowej” 2. (...) Uwaga zawiera uzasadnienie	1180/3, 1181/21	obr. 43 Krowodrza	KDD.14, KDD.18, KDD.19			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji

										<p>liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>
93.	L.268	[...]*	Nie wyrażam zgody na przebudowę i zmianę przeznaczenia drogi wewnątrz osiedlowej KDD.14 prowadzącej od ulicy Siewnej w głąb osiedla i połączeniem jej z ulicą Grażyny (KDD.19).	-	-	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia szerokości oraz zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 i KDD.19. Linie rozgraniczające przedmiotowych dróg uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogami publicznymi klasy lokalnej oznaczonymi symbolem KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y i dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry dróg oraz przebieg dróg KDD.14 i KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez <p>Uwaga zawiera uzasadnienie.</p>

										Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
94.	I.269	[...]*	<p>1) Nie zgadza się na połączenie i poszerzenie ulicy Siewnej bocznej z ul. Grażyny poprzez teren SMPBW do szerokości 23 m.</p> <p>2) Nie zgadza się na likwidację jedynej drogi dojazdowej do jej bloku i miejsc postojowych oznaczonych na tym projektowanym planie jako ZP.11.</p> <p>Ta ulica i te miejsca do parkowania były projektowane przed budowaniem osiedla jako jedyne dla bloku Siewna 23B, są wyremontowane i utrzymywane za ich pieniądze. Korzystają z nich również rodzice przywożący dzieci do pobliskiego przedszkola</p>	-	-	KDD.14, KDD.19, ZP.11			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2 oraz w części w pkt 1	<p>Ad.1</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.</p> <p>Ad.2</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11.Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.</p>
95.	I.270	[...]*	<p>Składa sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14).</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	-	-	KDD.18, KDD.19, KDD.14			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod

										<p>kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).</i></p>
96.	I.272	[...]*	<p>Wyraża stanowczy protest na realizację przebudowy ul. Szafirowej.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie.</p>	-	-	KDD.23			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa</p>	<p>Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna).</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jablonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i></p>
97.	I.273	[...]* Osoby podpisane na liście Łącznie 355 osób	<p>1.Zbiorowy protest mieszkańców, członków spółdzielni pb wschód przeciwko projektowi miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru siewna w części dotyczącej połączenia ulicy Grażyny z ulicą Turystyczną poprzez istniejący zamknięty parking (działka 1180/3).</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie i załączniki graficzne 2.(...)</p>	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1</p>	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych</p>
	I.300	[...]* Osoby podpisane na liście Łącznie 355 osób	<p>Uwaga zawiera uzasadnienie i załączniki graficzne</p>							

										<p>którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>
98.	I.274	[...]* [...]*	<p>Wyrażają zdecydowany protest przeciwko zmianie organizacji ruchu drogowego polegającej na zamknięciu wjazdu dla ruchu kołowego z ul. Imbramowskiej (KDD16) do ul. Grażyny i połączeniu ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny przez ul Turystyczną i sąsiadujący z nią parking (KDD18).</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	-	-	KDD.18, KDD.16			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie</p>

										<p>realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).</i></p>
99.	I.277	[...]* [...]*	<p>Sklada kategoriyczny sprzeciw wobec nowemu połączeniu ul. Turystycznej z ul. Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ul. Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ul. Siewną (KDD.14).</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie.</p>	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19		<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej 	

										<p>jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>
100.	I.288	[...]* [...]* reprezentowani przez radcę prawnego [...]*	Wnosi o wnoszę ustalenie zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” dla terenu działek oznaczonych numerami ewidencyjnymi: 562 oraz 557, obr. 43, jedn. ewid. Krowodrza, położonych w Krakowie, poprzez ustalenie przeznaczenia powyższych działek na tereny dróg wewnętrznych.	562, 577	43 Krowodrza	ZP.13			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zielen publiczną oznaczoną w projekcie planu jako teren o symbolu ZP.13 stanowiący ważny element systemu zieleni oraz w istniejący ciąg pieszy.</p>
101.	I.297	[...]*	Uwaga dotyczy połączenia ulicy Grażyny z ulicą Turystyczną przez istniejący parking na działce 1180/3.	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p>

											<i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).</i>
102.	I.299	[...]* Reprezentowany przez radcę prawnego [...]*	1) Wnosi o ustalenie zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” dla terenu nieruchomości obejmującej działki oznaczone numerami ewidencyjnymi: 824/1 oraz 823/2, obr. 43, jedn. ewid. Krowodrza, położonej przy ul. Legnickiej w Krakowie, poprzez ustalenie przeznaczenia powyższej nieruchomości na tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami, 2) Wnosi o zmianę przebiegu trasy rowerowej i nie projektowanie jej przebiegu poprzez teren nieruchomości obejmującej działki oznaczone numerami ewidencyjnymi: 824/1 oraz 823/2, obr. 43, jedn. ewid. Krowodrza, położonej przy ul. Legnickiej w Krakowie. Uwaga zawiera uzasadnienie.	824/1, 823/2	43 Krowodrza	KDL.5, MW/U.1				Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia całej powierzchni przedmiotowych działek pod teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.1. Dla część dz. oraz 823/2 oraz dz. nr 824/1 obr. 43, Krowodrza projekt planu wprowadza przeznaczenie pod drogę publiczną klasy lokalnej o symbolu KDL.5 która będzie stanowić w tej części waży element lokalnego układu komunikacyjnego. Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w związku z pozostawieniem przeznaczenia dla przedmiotowych działek.
103.	I.309	[...]*	Składa zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar SIEWNA przebudowy ul. Szafirowej i połączenie jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka i stawia wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP.	-	-	KDD.23				Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprzewadającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i>
104.	I.310	[...]*									
105.	I.312	[...]*									
106.	I.313	[...]*									
107.	I.314	[...]*									
108.	I.315	[...]*									
109.	I.316	[...]*									
110.	I.317	[...]*									
111.	I.318	[...]*									
112.	I.321	[...]*									
113.	I.322	[...]*									
114.	I.323	[...]* [...]*									
115.	I.324	[...]*									
116.	I.325	[...]* [...]*									
117.	I.326	[...]*									
118.	I.327	[...]*									
119.	I.328	[...]*									
120.	I.329	[...]*									

121.	I.330	[...]*							
122.	I.331	[...]*							
123.	I.332	[...]*							
124.	I.334	[...]*							
125.	I.335	[...]* [...]*							
126.	I.336	[...]*							
127.	I.337	[...]*							
128.	I.338	[...]*							
129.	I.341	[...]*							
130.	I.343	[...]* [...]*							
131.	I.344	[...]*							
132.	I.345	[...]*							
133.	I.311	[...]*	Składa zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar SIEWNA przebudowy ul. Szafirowej i połączenie jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka i stawia wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.23		Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i>
134.	I.319	[...]*	Zgłasza protest i wnosi o uchylenie części projektu obejmującego przebudowę ulicy Szafirowej, która to została ujęta ponownie pomimo stanowczych protestów, do projektu zagospodarowania przestrzennego obszaru SIEWNA.	-	-	KDD.23		Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna).

										Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i>
135.	I.320	[...]*	Zgłasza stanowczy sprzeciw i protest przeciwko zmianie i przebudowie ulicy Szafirowej objętej w planie zagospodarowania przestrzennego „Siewna”.	-	-	KDD.23			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i>
136.	I.333	[...]*	Sklada zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar SIEWNA przebudowy ul. Szafirowej i połączenia jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka. Stawia wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.23			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i>
137.	I.339	[...]*	Sklada zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar SIEWNA przebudowy ul. Szafirowej i połączenie jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka i stawia wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP. Uwaga zawiera uzasadnienie.	-	-	KDD.23			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków

										<p>mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna).</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i></p>
138.	I.340	[...]*	<p>Sklada zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar SIEWNA przebudowy ul. Szafirowej i połączenie jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka i stawia wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie.</p>	-	-	KDD.23			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa</p>	<p>Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna).</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i></p>
139.	I.342	[...]*	<p>Sklada zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar SIEWNA przebudowy ul. Szafirowej i połączenie jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka i stawia wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie.</p>	-	-	KDD.23			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa</p>	<p>Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna).</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i></p>
140.	I.346	[...]*	<p>Zgłasza stanowczy protest przeciwko modernizacji ul. Szafirowej w ramach projektu zagosp. przestrzennego „SIEWNA”. Decyzja ZRiD o przebudowie została już uchylona przez wojewodę ale została ponownie ujęta wbrew opinii mieszkańców. Wnosi o wykreślenie z planu przebudowy ul. Szafirowej.</p>	-	-	KDD.23			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa</p>	<p>Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy</p>

										<p>dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna).</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i></p>
141.	I.185	[...]*	<p>1. (...)</p> <p>2. Nie zgadzam się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna” w części dotyczącej zamknięcia skrzyżowania ul. Imbramowskiej z ul. Grażyny i wykonania przejazdu przez teren ul. Turystycznej.</p>	-	-	KDD.16, KDD.18, KDD.19		Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2, 3	<p>Ad.2</p> <p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i></p>	
	I.350	[...]*								
	I.352	[...]*								
	I.355	[...]*								
			<p>3. Nie zgadzam się z projektem planu zagospodarowania przestrzennego „Siewna” w</p>						<p>Ad.3</p>	

			części dotyczącej połączenia drogowego ul Szafirowej z ul. Jabłonną. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie							Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jablonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i>
142.	I.358	[...]*	Wnosi o usunięcie połączenia ul. Turystycznej (KDD.18) z ul. Grażyny, zaniechania poszerzenia ul. Grażyny (KDD.19) i jej połączenia z ul. Siewną (KDD.14). Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne

										<p>przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte</p>
143.	I.360	[...]* Pismo zawiera podpisy 139 osób	Sprzeciw wobec projektowanego planu zagospodarowania przestrzennego Siewna w zakresie budowy, rozbudowy drogi łączącej ul. Siewną z ul. Opolską.	-	-	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.</p>
	I.361	[...]* Pismo zawiera podpisy 139 osób	Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.							
144.	I.362	[...]*	<p>1. Nie akceptuje zaproponowanych zmian dotyczących wprowadzenia nowego odcinka drogi jako przedłużenie ul. Siewna boczna do ul. Grażyny i wnioskuję o pozostawienie jej w obecnym kształcie.</p> <p>Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.</p> <p>2. Wnosi o poprowadzenie drogi po niezagospodarowanym terenie zielonym między ul. Siewną boczną a sklepem Lidl, dalej przez teren zielony do ul. Jabłonnej -Legnickiej. Daje to możliwość wyjazdu bezpośrednio na ul. Opolską w obu kierunkach. Być może, nie uwzględniono tego rozwiązania, z powodu już zainteresowania deweloperów tymi terenami.</p>	-	-	ZP.13, ZP.19, KDD.14, KDD.19		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2 oraz w części w pkt 1	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.</p> <p>Ad.2 Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zielen publiczną oznaczoną w projekcie planu jako tereny o symbolach ZP.13 i ZP.19 stanowiące ważny element systemu zieleni oraz w istniejące ciągi piesze.</p>	
145.	I.364	[...]*	<p>1. (...)</p> <p>Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.</p> <p>2. (...)</p> <p>3. Rozumiem konieczność powstania dodatkowej drogi związanej ze znaczącym przyrostem liczby osób mieszkających w najbliższej okolicy, ale nie rozumiem dlaczego ma się to odbywać kosztem</p>	-	-	KDD.14, KDD.19		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 3	<p>Ad.3 W art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określony został zakres planu miejscowego.</p> <p>W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu ustaleń z zakresu organizacji ruchu oraz sposobu realizacji inwestycji drogowej. Projekt planu określa jedynie szerokość drogi w liniach rozgraniczających tak aby możliwa była realizacja jezdni i chodników.</p>	

			mieszkańców osiedla Prądnik Biały Wschód. Według mnie nie ma potrzeby budowy nowej drogi, a jedynie przywrócenie ruchu dwustronnego na ulicy Jabłonnej i zainstalowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulicy Jabłonnej, Siewnej i Bociana.							
146.	I.365	[...]*	Zgłaszam protest do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "SIEWNA" i nie zgadzam się na wpisanie tej działki, jako publicznie dostępny park ZP.11. Wskazany teren jest własnością mieszkańców Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Biały Wschód, jest to teren prywatny, stworzony i zainwestowany za własne pieniądze z myślą o mieszkaniach osiedla. Jeżeli miasto chce stworzyć park dla innych mieszkańców okolicznych terenów, na których deweloper nie utworzył takiego miejsca (warto zauważyć, że to miasto wydaje pozwolenia na budowę) powinno przeznaczyć pod taką inwestycję swój niezabudowany teren, bądź wykupić działki pod taką inwestycję, a nie korzystać z gotowego rozwiązania. Na wspomnianym terenie znajduje się oprócz zielonego skweru również parking dla mieszkańców sąsiadujących z nią bloków, czego Planiści nie zauważyli, prawdopodobnie nie będąc w terenie. Zmieniając przeznaczenie tego terenu, zostaną zabrane miejsca parkingowe. Jak wiadomo bloki wybudowane w "starym" budownictwie nie miały parkingów podziemnych. Zmiana przeznaczenia parkingów na tereny zielone w tym przypadku jest odbieraniem mieszkańcom/właścicielom prawa do decydowania o ich własności. Na koniec należy zadać pytanie, czy gmina posiada wolne środki pozwalające na odszkodowania dla właścicieli nieruchomości, które tracą na wartości w wyniku rozwiązań przewidzianych w planie przestrzennym - mieszkańcy Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Biały Wschód. W związku z powyższym proszę o pozytywne rozpatrzenie moich uwag i pozostawienie przeznaczenia działki wg aktualnego stanu - parking oraz pozostałe tereny przeznaczone pod skwery, zieleńce i wody.	-	-	ZP.11			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11. Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.
147.	I.366	[...]*	Zgłaszam protest do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "SIEWNA" i nie zgadzam się na utworzenie drogi przelotowej łączącej ul. Siewną z ul. Grażyny przez środek osiedla. Wnioskuje o pozostawienie przeznaczenia obu działek według aktualnego stanu. Kwestionuję potrzebę łączenia wskazanych dwóch działek i przekształcenie ich w drogę KDD. 14 i KDD. 19 z kilu przyczyn. Po wybudowaniu "trasy Wolbromskiej", przebudowie al. 29 listopada oraz utworzeniu aktualnie powstającej linii tramwajowej z dróg w obszarze "Siewna" będą korzystać tylko lokalni mieszkańcy. W takim przypadku wystarczające będą drogi, które już istnieją. Powstanie bardzo szerokiej drogi publicznej (do	-	-	KDD. 14, KDD. 19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> zmniejszenia szerokości oraz zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 i KDD.19. Linie rozgraniczające przedmiotowych dróg uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogami publicznymi klasy lokalnej oznaczonymi symbolem KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y i dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry dróg oraz przebieg dróg KDD.14 i KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi

			<p>23m), pod samymi oknami bloków, spowoduje znaczne zwiększenie hałasu oraz zanieczyszczeń dla wszystkich mieszkańców. Tak szeroka droga, będzie biegła pod samymi oknami. Nie ma tam wystarczająco miejsca, gdyż w trakcie budowy osiedla była to droga prywatna, która została oddana miastu, tylko dlatego, żeby był publiczny dojazd do przedszkola. Dodatkowo droga będzie biegła przez "środek" osiedla, zakłócając ciąg komunikacyjny pieszych - w szczególności dzieci, które chodzą do szkoły, sklepu czy przedszkola, czy osób starszych chodzących do kościoła. Stworzy to dodatkowe niebezpieczeństwo dla wszystkich mieszkańców osiedla. Ponadto planowana droga będzie również przeszkodą dla zwierząt mieszkających na osiedlu - takich jak jeże, czy domowe lub wolno żyjące koty.</p> <p>Osiedle Prądnik Biały Wschód powstało ponad 30 lat temu i jest świetnym przykładem budownictwa z tamtych lat. Odległość pomiędzy budynkami jest duża, są miejsca przeznaczone do wypoczynku na świeżym powietrzu, jest pełno roślinności. W przypadku powstania tej drogi, osiedle zostanie podzielone na pół, straci swój urok z przeszłości i tożsamość. Takie miejsca powinny być chronione, a nie rozjeżdżane samochodami.</p> <p>Planowana droga będzie miała bardzo dużo wyjazdów z pod bloków, które aktualnie nie są problematyczne, gdyż z drogi wewnętrznej korzystają tylko mieszkańcy osiedla i rodzice odwożący dzieci do przedszkola. Jeśli powstanie droga publiczna, pojawi się znaczący problem z wyjazdem. Dodatkowo mieszkańcy bloku Siewna 23a wyjeżdżają tyłem z alejki postojowej przy swoim bloku - ślepa uliczka, co nie będzie możliwe, jeśli droga zostanie zaprojektowana jako przelotowa. Na koniec należy zadać pytanie, czy gmina posiada wolne środki pozwalające na odszkodowania dla właścicieli nieruchomości, które stracą na wartości w wyniku rozwiązań przewidzianych w planie przestrzennym - mieszkańcy Spółdzielni Mieszkaniowej Prądnik Biały Wschód.</p> <p>W związku z powyższym proszę o pozytywne rozpatrzenie moich uwag i pozostawienie przeznaczenia obu działek wg aktualnego stanu</p>							Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
148.	I.367	[...]*	1. (...)	-	-	ZP.19, KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zielen publiczną oznaczoną w projekcie planu jako tereny o symbolach ZP.13 i ZP.19 stanowiące ważny element systemu zieleni oraz w istniejące ciągi piesze.
149.	I.368	[...]*	2. Teren, oznaczony symbolem ZP.19, który od dziesięcioleci był rezerwowany pod drogę łączącą ul. Siewną z ul. Nad Strugą i Legnicką dla połączenia z drogami miejskimi z niezrozumiałych względów został przeznaczony na zielen i park. Zdecydowanie przeciwstawiamy się wprowadzaniu zwiększonego ruchu samochodowego na wąskie i kręte uliczki osiedlowe i urządzenie parku na terenie, na którym od kilkudziesięciu lat czekamy na budowę drogi, która mogłaby usprawnić komunikację							
150.	I.369	[...]*	Protestuję i nie zgadzam się na utworzenie drogi przelotowej łączącej ul. Siewną z ul. Grażyny przez środek osiedla. Proszę o pozostawienie	-	-	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości oraz zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 i KDD.19. Linie rozgraniczające przedmiotowych dróg uwzględniają

			przeznaczenia obu działek według aktualnego stanu. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.							<p>własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogami publicznymi klasy lokalnej oznaczonymi symbolem KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y i dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry dróg oraz przebieg dróg KDD.14 i KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
151.	I.370	[...]*	Jako współwłaściciel działki nr 1181/21, nie zgadzam się na wpisanie jej do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "SIEWNA", jako publicznie dostępny park. Działka ta została zainwestowana za moje pieniądze, służy mojej rodzinie, jak również innym mieszkańcom osiedla. Na jej terenie oprócz zieleni i placów zabaw, znajdują się miejsca parkingowe do bloków 23a i 23b. Zabranie parkingów i przeznaczenie ich na tereny zielone jest ingerencją w prawo własności, na które się nie zgadzam. W przypadku nie uwzględnienia moich uwag, będę ubiegać się o odszkodowanie z uwagi na zmniejszenie wartości mojej nieruchomości. Z uwagi na powyższe, proszę o pozytywne rozpatrzenie moich uwag.	1181/21	43 Krowodrza	ZP.11			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11. Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.
152.	I.371	[...]*	1. Zgłaszam protest do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "SIEWNA" i nie zgadzam się na przekształcenie parkingu na drogę KDD. 18. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie. 2. Wnosi o pozostawienie przeznaczenia działki wg aktualnego stanu - parking oraz pozostałe tereny przeznaczone pod skwery, zieleńce i wody.	1180/30	43 Krowodrza	KDD. 18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2	Ad.1, 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejąca

										<p>zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18). Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).</i></p>
153.	I.372	[...]*	<p>Jako mieszkaniec mieszkania przy ul. Siewnej 21/36 nie wyrażam zgody na przebudowę KDD.14 i zmianę jej kategorii z drogi wewnątrz osiedlowej na drogę publiczną.</p> <p>Uwaga dotyczy planowanej przebudowy drogi wewnątrz osiedlowej KDD.14 prowadzącej od ulicy Siewnej w głąb osiedla pomiędzy blokami 23, 23A, 23B a 21, 21A, 21C i połączeniem jej z ulicą Grażyny (KDD.19). Droga ta ma być poszerzona do szerokości 23 metrów i przekształcona w ciąg komunikacyjny między ul. Siewną a ul. Opolską poprzez połączenie z ulicą Grażyny (KDD.19). Droga KDD.14 była zaplanowana jako droga osiedlowa i jako właściciel mieszkania w bloku nr 21 koło którego droga KDD.14 jest usytuowana nie wyrażam zgody na jej przebudowę i zmianę jej przeznaczenia.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	-	-	KDD.14, KDD.19			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogami publicznymi klasy lokalnej oznaczonymi symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.14 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • zmiany kategorii drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na drogę wewnętrzną. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
154.	I.373	[...]*	<p>Jako mieszkaniec mieszkania przy ul. Siewnej 21/36 nie wyrażam zgody na przebudowę KDD.14 i zmianę jej kategorii z drogi wewnątrz osiedlowej na drogę publiczną.</p> <p>Uwaga dotyczy planowanej przebudowy drogi wewnątrz osiedlowej KDD.14 prowadzącej od ulicy Siewnej w głąb osiedla pomiędzy blokami 23, 23A, 23B a 21, 21A, 21C i połączeniem jej z ulicą</p>	-	-	KDD.14, KDD.19			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogami publicznymi klasy lokalnej oznaczonymi symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w

			Grażyny (KDD.19). Droga ta ma być poszerzona do szerokości 23 metrów i przekształcona w ciąg komunikacyjny między ul. Siewną a ul. Opolską poprzez połączenie z ulicą Grażyny (KDD.19). Droga KDD.14 była zaplanowana jako droga osiedlowa i jako właściciel mieszkania w bloku nr 21 koło którego droga KDD.14 jest usytuowana nie wyrażam zgody na jej przebudowę i zmianę jej przeznaczenia. Uwaga zawiera uzasadnienie							§ 15 ust. 1 pkt 4 lit. y szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.14 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • zmiany kategorii drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na drogę wewnętrzną. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.							
155.	I.376	[...]*	Sprzeciw wobec poszerzenia ul. Grażyny i budowy połączenia umożliwiającego ruch samochodów na odcinku Opolska – ul. Grażyny, ul. Siewna. Proponowane połączenie w żaden sposób nie usprawni ruchu drogowego w okolicy, a jedynie zaburzy wypracowaną przez lata równowagę osiedla Prądnik Biały Wschód.	-	-	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.							
	I.377	[...]*															
156.	I.378	[...]*	1. Wnioskuje o odstąpienie od zmiany organizacji ruchu i ZAMKNIĘCIA ul. Imbramowskiej, w rejonie skrzyżowania ulic Imbramowska Grażyny. Uwaga zawiera uzasadnienie 2. Brak zgody członków spółdzielni na poprowadzenie drogi przez działkę 1180/3 w obrębie 0043.	1180/3	43 Krowodrza	KDD.16, KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2	Ad.1, 2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry							
	I.383	[...]*															
	I.481	[...]*															

										<p>techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).</p>
157.	I.380	[...]*	<p>1. Jestem przeciwna rozbudowie ul. Szafirowej i połączeniu jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonnej, Nad Strugą i Legnickiej.</p> <p>2. (...)</p>	-	-	KDD.14, KDD.19, KDD.23			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1	<p>Ad.1</p> <p>Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna).</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</p>
	I.384	[...]*								
	I.388	[...]*								
158.	I.385	[...]*	<p>Składam protest w związku z planowanym powstaniem drogi publicznej oznaczonej symbolem KDZ.1 na obszarze „Siewna”.</p> <p>Lokalizacja osiedla Prądnik Biały w klinie pomiędzy dwoma nasypami kolejowymi utrudnia jego przewietrzanie. Przekierowanie znacznej części ruchu z al. 29-go Listopada na drogę publiczną planowaną po zachodniej stronie nasypu kolejowego (to jest od strony osiedla Prądnik Biały) znacząco pogorszy jakość życia na naszym osiedlu. Z odczytów stężeń pyłów PM10 i PM2.5 dostępnych na ayrli.eu, wynika, że w sezonie jesienno-zimowym w rejonie Siewnej normy są znacząco przekraczane (są wyższe niż na osiedlach zlokalizowanych po przeciwnej stronie ulicy Opolskiej tj. Żabinec czy Olsza). Duże natężenie ruchu, hałas i znacząco przekroczone normy dopuszczalnych stężeń pyłów zawieszonych będą miały niszczący wpływ na zdrowie a nawet życie</p>	-	-	KDZ.1		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowa projektowana droga publiczna klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 (tzw. Trasa Galicyjska) ma na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w północnej części miasta Krakowa oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu w rejonie ul. Opolskiej, ul. Legnickiej i ul. Siewnej.</p>	
	I.392	[...]*								

			mieszkańców obszaru określonego w Projekcie planu zagospodarowania przestrzennego jako „Siewna”. Wnoszę o zmianę lokalizacji wyżej wymienionej drogi.							
159.	I.386	[...]*	Projekt w obecnym kształcie w zakresie poszerzenia ul. Grażyny i połączenia jej z ul. Siewną powoduje: - brak miejsc parkingowych, - zniszczenie i likwidacja terenów zieleni osiedlowej, - narażenie na przekroczenie dopuszczalnej normy hałasu oraz emisji spalin dla mieszkańców osiedla, - zagrożenie zdrowia i życia mieszkańców osiedla spowodowane wzmożonym ruchem samochodowym, - zagrożenie dla spacerowiczów, rowerzystów, czworonogów, - zniszczenie estetyki i zielonego charakteru oraz spokoju osiedla.	-	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
160.	I.387	[...]*	Wnoszę sprzeciw znacznemu poszerzeniu ul. Grażyny i połączeniu ul. Grażyny z ul. Siewną Boczna (działka 1181/18 i inne) KDD.19. Uwaga zawiera uzasadnienie	1181/18	43 Krowodrza	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
161.	I.391	[...]*	Wnoszę o sprzeciw wobec poszerzenia ul. Grażyny i budowy połączenia umożliwiającego ruch samochodów na odcinku Opolska - Grażyny-Siewna (KDD.19). Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
162.	I.398	[...]*	I. Sprzeciwiam się połączeniu ul. Szafirowej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonnej, Nad Strugą i Legnickiej. Spowoduje to przeniesienie części ruchu samochodowego z al. 29-ego listopada na ul. Siewną, Szafirową i Legnicką.	-	-	KDD.14, KDD.19, KDD.23,			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad.1 Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna).

										<p>Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jablonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</p> <p>Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.</p>
163.	I.399	[...]*	<p>2. Sprzeciwiam się rozbudowie i połączeniu ul. Grażyny z ul. Siewną. W tym rejonie znajduje się przedszkole, żłobek, poradnia pedagogiczna i przychodnia dentystyczna przeznaczone dla dzieci oraz szkoła podstawowa. Dlatego nie należy zwiększać ruchu samochodowego w tej okolicy.</p>	422	43 Krowodrza	KU.1, KDD.14, KDD.19			<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 oraz w części w pkt 2</p>	<p>Ad.1 Projekt planu stwarza możliwość realizacji przedmiotowej inwestycji dla właścicieli nieruchomości w związku z rosnącą potrzebą na miejsca postojowe. Przeznaczenie to nie jest nakazem realizacji garaży wielopoziomowych w przedmiotowym terenie. W związku z powyższym uwagę pozostawia się jako nieuwzględnioną.</p> <p>Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.</p>
164.	I.400	[...]*	<p>1. Składam sprzeciw przeznaczeniu części działki nr 422 należącej do Wspólnoty Mackiewicza 22 jako terenu pod budowę wielopoziomowych garaży lub miejsc parkingowych: teren ten zapewnia miejsca postojowe dla bloku Mackiewicza 22 na niezamkniętym terenie należącym do Wspólnoty możliwość budowy wielopoziomowych miejsc parkingowych do wysokości 14m w niewielkiej odległości od mieszkań doprowadzi do obniżenia jakości i komfortu życia mieszkańców, podniesienia poziomu hałasu oraz zmniejszenia bezpieczeństwa mieszkańców na spokojnej ja dotąd drodze wewnętrznej.</p> <p>2. Składam sprzeciw rozbudowie drogi i połączeniu drogi Siewna Boczna z Grażyny (działka 1181/18 i inne) KDD.19: projekt jest niezgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju miasta, doprowadzi do: zwiększenia ruchu samochodowego; zmniejszenia bezpieczeństwa mieszkańców; wzrostu zanieczyszczenia spalinami oraz hałasem zmniejszeniem powierzchni terenów zielonych; ograniczenia miejsc parkingowych; konieczności budowy kosztownej sygnalizacji świetlnej.</p>	1181/18	43 Krowodrza	KDD.14, KDD.18, KDD.19		<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. 	
	I.401	[...]*	<p>W związku z wyłożeniem do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” składam uwagi dotyczące planowanych zmian dla obszaru ulic Siewnej, Grażyny i Turystycznej (działka 1181/18 i inne) KDD.19. W szczególności pragnę wyrazić swój sprzeciw wobec planowanego połączenia ulic Siewnej i Grażyny i budowy drogi KDD.19 z uwagi na fakt, iż jego powstanie i funkcjonowanie wiązało się będzie z ogromnymi kosztami. Budowa kolejnej drogi na ww. terenach a zwłaszcza związana z nią dewastacja tkanki miejskiej (terenów zielonych, więzi społecznych) służyć będzie nie mieszkańcom Krakowa, których interes</p>							

			powinien być dla władz miasta priorytetem. Tego typu zmiany nie tylko nie znajdują zrozumienia wśród lokalnych mieszkańców, ale budzą u nich uzasadnioną obawę i sprzeciw. Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie							<ul style="list-style-type: none"> drogi KDD.18 (połączenia ul. Turystycznej z ul. Grażyny). - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązanie zostało wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>
165.	I.404	[...]*	<p>1. Zgłaszam uwagę w zakresie § 15 ust. 1 pkt. 2 lit. X oraz ust. 2 dotycząca rozbudowy ulicy Szafirowej i jej połączenia z ulicą Jabłonną oraz planowaną ulicą 6 sierpnia polegającą na zgłoszeniu sprzeciwu wobec planowanej rozbudowy.</p> <p>2. Ul. Szafirowa jest ślepą drogą wewnętrzną zapewniającą obsługę komunikacyjną wieżowca przy ul. Szafirowej 8, domu jednorodzinnego przy ul. Szafirowej 6 oraz częściowo bloku przy ul. Zawodzie 1 i domów jednorodzinnych usytuowanych w pasie pomiędzy ul. Szafirową i Jabłonną. Wzdłuż ul. Szafirowej Spółdzielnia Mieszkaniowa „Krakus” (dalej jako: Spółdzielnia) na działkach będących jej własnością wyznaczyła miejsca parkingowe przeznaczone dla mieszkańców nieruchomości wchodzących w skład Spółdzielni. Szerokość ulicy wynosi ok. 8 m. Natomiast szerokość pasa drogowego wraz z</p>	182/8, 1182/5, 567, 556, 555, 554, 1215, 1216	43 Krowodrza	KDD.23			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2	<p>Ad. 1, 2</p> <p>Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna).</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p>

			miejscami parkingowymi wynosi ok. 13 m. W przypadku rozbudowy ulicy Szafirowej zgodnie z założeniami wynikającymi z Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Siewna” (dalej jako: MPZP) tj. poszerzenia jej do 20 m mieszkańcy bloku przy ul. Szafirowej 8 stracili by miejsca parkingowe, a odległość skrajnej ściany budynku od drogi wynosiłaby mniej niż 2 metry. W przypadku jej rozbudowy polegającej na jej przedłużeniu i połączeniu z ul. Jabłonną oraz 6 sierpnia mieszkańcy stracili by również tereny zielone zlokalizowane na działkach 567, 556, 555, 554 obręb K-43 jednostka ewidencyjna Krowodrza, a także miejsca parkingowe, których obecnie jest deficyt. 3. (...)								<i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i>
166.	I.405	[...]*	1. Zgłaszam sprzeciw do projektu planu zagospodarowania obszaru "SIEWNA", dotyczy on głównie zaplanowanej drogi przez środek osiedla i terenów zielonych dotychczas wykorzystywanych do spacerów. Oznaczenie na planie KDD.14 oraz KDD.19. Obok jest kilka szkół, przedszkole i żłobek co jest kolejnym argumentem przeciw lokalizacji tej drogi. Drogi KDD.14, KDD.19 powinny zostać drogami wewnętrznymi. 2. (...)	-	-	KDD.14, KDD.19, KDL.2, KDL.3			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.	
167.	I.406	[...]*	1. (...)	-	-	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zieleń publiczną oznaczoną w projekcie planu jako tereny o symbolach ZP.13 i ZP.19 stanowiące ważny element systemu zieleni oraz w istniejące ciągi piesze.	
	I.407	[...]*	Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie								
	I.408	[...]*	2. Nieznana jest argumentacja, co za tym idzie jej ranga, które miałyby przemawiać za koniecznością przeprowadzenia drogi przelotowej przez środek osiedla, zwłaszcza wobec faktu istnienia od lat rezerwowanego i wolnego od zabudowy pasa na odcinku od stacji paliw przy ulicy Siewnej do ulicy Nad Strugą, tj. poza obszarem zabudowy mieszkaniowej. Na potrzeby poprawy komunikacji, np. ewentualnego odciążenia ulicy Siewnej, można przewidzieć przeprowadzenie drogi w obrębie wspomnianego pasa, co wydaje się bardziej uzasadnione lub wręcz właściwe.								
168.	I.410	[...]*	1. (...) Uwaga zawiera uzasadnienie 2. Sprzeciw wobec połączenia ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.19, KDD.14, KDD.23, Tereny oznaczone symbolem U		Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2, 3 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 5 oraz w części w pkt 4	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady		

										<p>organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18).</i></p>
			3. Sprzeciw wobec połączenia ul. Szafirowej z ul Jabłonna/KDD.23;							<p>Ad.3</p> <p>Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna).</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i></p>
			4. Sprzeciw wobec przekształcenia działek nr 761; 633/1; 633/2- na teren U.6.							<p>Ad.4</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia dz. nr 761; 633/1 obr. 43 Krowodrza pod teren zieleni urządzonej ze względu na obecną formę użytkowania. Na przedmiotowych działkach zlokalizowane są miejsca postojowe zapewniające obsługę parkingową dla istniejących budynków usługowych.</p>
			5. Wnosi o zwiększenia gęstości zieleni miejskiej oraz przekształcenia części obszarów planowanych pod usługi, na obszary zieleni miejskiej bądź							<p>Ad.5</p> <p>Projekt planu wprowadza w obszarze opracowania tereny zieleni urządzonej, strefy zieleni osiedlowej, strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych oraz minimalny wskaźnik terenu</p>

			obszarów pod usługi z powierzchnią czynną biologicznie do 70%. Uwaga zawiera uzasadnienie							biologicznie czynnego w poszczególnych terenach zabudowy na wystarczającym poziomie zgodnie ze wskazaniami Studium. Dodatkowo dla terenów zabudowy usługowej został wprowadzony nakaz realizacji dachów zielonych. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu zmian ustaleń nakazujących zmianę powierzchni terenów zieleni urządzonej, powierzchni stref zieleni oraz wskaźnika terenu biologicznie czynnego.
169.	I.414	[...]*	Wnosi o usunięcie przedłużenia ul. Szafrkowej	-	-	KDD.23			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafrkowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafrkową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafrkowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i>
170.	I.415	Stowarzyszenie na Rzecz Ochrony i Rozwoju Dębnik	1. wnioskujemy o zmianę przewidzianego w projekcie planu przeznaczenia MN.1 terenów działek nr: 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/121, 14/142, 14/149, 46, 47/2, 51/13, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26 obręb 42 Krowodrza na ZP.1 Uwaga zawiera uzasadnienie 2. (...) Uwaga zawiera uzasadnienie 3. (...) Uwaga zawiera uzasadnienie 4. wnioskujemy o zmianę przewidzianego w projekcie planu przeznaczenia MN/U.1 terenów działek nr 13 i 14/93 obręb 42 Krowodrza w dwojaki sposób: w części wschodniej wzdłuż rzeki Prądnik na ZP.1, a w części północnej położonej wzdłuż torów kolejowych, na ZPz.1; Uwaga zawiera uzasadnienie	13, 14/93, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/121, 14/142, 14/149, 46, 47/2, 51/13, 51/20, 51/24, 51/25, 51/26	42 Krowodrza	MN/U.1, MN.1, ZP.1, ZPz.1;			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 oraz w części w pkt 4	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej. Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia całego terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1, teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.

171.	I.416	[...]* [...]*	<p>My niżej podpisani składamy uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”. Nie zgadzamy się na poszerzenie ul. Grażyny i połączenie ul. Grażyny z ul. Siewną Boczna (działka 1181/i inne) KDD19.</p> <p>Mieszkamy na tym osiedlu blisko 35 lat, jesteśmy świadkami konstruktywnych zmian zachodzących przez ten okres na „naszym” osiedlu. Doceniamy możliwość korzystania z licznych terenów zielonych oraz bezpiecznego poruszania się i funkcjonowania na naszej osiedlowej przestrzeni. Projekt drogi dwukierunkowej wzbudza nasz niepokój i napawa strachem przed rzeczywistymi zagrożeniami wynikającymi z jego realizacji.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	1181	43 Krowodrza	KDD.14, KDD19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.</p>
172.	I.417	[...]*	<p>1. (...)</p> <p>2. Protestuję przeciwko budowie nowej drogi KDD.18 jako łącznika ul. Grażyny z ul. Turystyczną,</p> <p>3. Proponowane rozwiązanie zamknięcia ul. Imbramowskiej od strony wjazdu z ul. Grażyny i przekierowanie całego ruchu dwukierunkowego przez obecnie funkcjonujący parking (działka 1180/3) do ul. Turystycznej budzi poważne zastrzeżenia, gdyż:</p> <ul style="list-style-type: none"> • podana przez autora projektu przyczyna konieczności zamknięcia ul. Imbramowskiej ze względu na zbyt bliską odległość (10 m) od skrzyżowania z ul. Opolską jest niezgodna z prawdą, ponieważ faktyczna odległość wynosi ok. 25 m. • podważanie bezpieczeństwa tego skrzyżowania jest również bezzasadne, gdyż w okresie od stycznia 2017 do listopada 2020 na skrzyżowaniu miało miejsce jedynie 6 zdarzeń drogowych, co jest poparte statystykami policyjnymi. <p>Obecne skrzyżowanie jest optymalnym i bezpiecznym rozwiązaniem zapewniającym płynny ruch samochodowy jak również bezpieczeństwo pieszych przy dwóch oznakowanych przejściach, w tym jedno z nich posiada sygnalizację świetlną.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	1180/3	43 Krowodrza	KDD.18			<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2, 3</p>	<p>Ad. 2, 3</p> <p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone</i></p>

										<i>symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i>
173.	I.418	[...]*	1. składam sprzeciw wobec planowanemu nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18).							Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2
			2. składam sprzeciw wobec planowanego poszerzenia ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14).							Ad.1 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i>
										Ad.2 Uwaga uwzględniona w zakresie usunięcia fragmentu drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 łączącej ul. Grażyny z ul. Siewną. Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m.

										Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
174.	I.419	[...]*	<p>1. Jako mieszkanka i właściciel mieszkania zlokalizowanego przy ul. Siewnej 21C/26 w Krakowie wyrażam stanowczy sprzeciw na jakiegokolwiek zmiany planów zagospodarowania przestrzennego obszaru zlokalizowanego przy ulicy Siewnej w Krakowie.</p> <p>Nie zgadzam się na przeprowadzenie jakichkolwiek prac mających zmienić obecną infrastrukturę osiedla w tym nie zgadzam się na poprowadzenie nowej drogi łączącej os. Mozarta z ul. Grażyny prowadzącą do Placu Imbramowskiego i ulicy Opolskiej przez osiedle wzdłuż ul. Siewnej przed blokiem, w który mieszkam tj. 21C.</p> <p>2. (...)</p>			KDD.14, KDD19, KDL.5, KDZ.1			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1	<p>Ad.1</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie ustaleń dotyczących zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że poza ww. fragmentem drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 projekt planu powiela rozwiązania przestrzenne już istniejące.</p>
175.	I.422	[...]*	<p>1. (...)</p> <p>2. Proszę o rozważenie wskazania wysokości budynków w terenie MN.2 o maksymalnej wysokości zabudowy 9 m. Uważam, że domy bliżej rzeki i z uwagi na przewietrzanie powinny nawiązywać wysokością do niższej zabudowy osiedla.</p> <p>3. Wnioskuje o utrzymanie terenu zabudowy na obecnym terenie w projekcie planu MN1 i MN2 w formie w jakiej ten teren był w Planie Dolina Prądnika (MN11, MN10, MN9 i ZP0.4.). Uważam, iż powinna być utrzymana zielona otulina rzeki jaką wskazano w planie chroniącym tereny nadrzeczne przed zabudową jakim był Plan Dolina Prądnika.</p> <p>4. Teren MN.1 w projekcie planu zbliża się do zakola rzeki bliżej niż zabudowa południowej pierzei ul. Herwina Piątka, wnioskuje o utrzymanie linii zabudowy frontowej takiej jak starych domów, a terenu ogrodów objętej podobnie zielenią osiedlową jak teren domów sąsiednich.</p> <p>5. Teren w starym planie Dolina Prądnika US.2 przekształcony został teraz jako MN/U.1 nie powinien w mojej opinii tak zbliżać się do rzeki tylko sięgać na odległość podobną do terenów MN.2.</p> <p>6. Usługi sportu zazwyczaj mają bardziej zielony charakter niż zabudowa MN/U.1.To miejsce nad rzeką to szczególnie zakątek zieleni w tym miejscu.</p> <p>7. (...)</p>	14/35, 14/36, 14/130, 14/133	42 Krowodrza	MN.1 MN.2 MN/U.1			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2, 3, 4 oraz w części w pkt 5, 6	<p>Ad.2</p> <p>W terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.2 zrealizowane są budynki o wysokości 13m, w związku z powyższym uwaga zostaje nieuwzględniona.</p> <p>Ad.3,4</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej.</p> <p>Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni , minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.</p> <p>Przeznaczenie to jest zgodne z obowiązującym dokumentem Studium.</p> <p>Ad.5, 6</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia całego terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 pod teren usług sportu i rekreacji o symbolu US. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1, teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.</p>

176.	I.425	[...]*	Wnoszę o zmianę założeń MPZP w zakresie rozbudowy ul. Szafirowej. Zgłaszam uwagę w zakresie § 15 ust. 1 pkt. 2 lit. X oraz ust. 2 dotycząca rozbudowy ulicy Szafirowej i jej połączenia z ulicą Jabłonną oraz planowaną ulicą 6 sierpnia polegającą na zgłoszeniu sprzeciwu wobec planowanej rozbudowy.	1182/8, 1182/5, 567, 556, 555, 554, 1215, 1216	43 Krowodrza	KDD.23			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w	Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.
177.	I.427	[...]*	1. Jako mieszkańcy i właściciele mieszkania zlokalizowanego przy ul. Siewnej 21B/89 w Krakowie wraz z mężem Wyrażamy Stanowczy Sprzeciw na jakiegokolwiek zmiany planów zagospodarowania przestrzennego obszaru zlokalizowanego przy ulicy Siewnej w Krakowie. Uwaga zawiera uzasadnienie 2. NIE ZGADZAMY SIE na przeprowadzenie jakichkolwiek prac mających zmienić obecną infrastrukturę osiedla. Uwaga zawiera uzasadnienie 3. NIE ZGADZAMY SIE na poprowadzenie nowej drogi łączącej os. Mozarta z ul. Grażyny prowadzącą do Placu Imbramowskiego i ulicy Opolskiej przez nasze osiedle wzdłuż ul. Siewnej przed blokiem, w który mieszkamy. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19, obszaru zlokalizowan ego przy ulicy Siewnej w Krakowie, osiedle Prądnik Biały			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1, 2, 3	Ad.1, 2, 3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ustaleń dotyczących zmiany kategorii dróg publicznych klasy dojazdowej o symbolach KDD.14 i KDD.19. Zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna i ul. Legnicka) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Ponadto należy stwierdzić że poza ww. fragmentem drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 projekt planu powiela rozwiązania przestrzenne już istniejące.
178.	I.432	[...]*	1. (...) 2. Proszę o pozostawienie przeznaczenia obu działek według aktualnego stanu 1181/18, 1181/15. Działka 1181/15 (KDD.14) powinna zostać drogą wewnętrzną.	1181/18, 1181/15	43 Krowodrza	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany kategorii drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na drogę wewnętrzną. Obszar wchodzący w skład przedmiotowej drogi (KDD.14) jest własnością Gminy Kraków. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowaniu. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy.
179.	I.433	[...]*	1. Wnioskuje się o dopuszczenie maksymalnej wysokości zabudowy do 13 metrów w obszarze U.12.	536/4, 536/5, 536/6,	43 Krowodrza	U.12			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-6	Ad.1 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące

			536/7, 536/8, 536/9, 536/10, 536/11, 536/12, 536/13 oraz 250/1 i 250/2						<p>dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).</p> <p>Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla terenów zabudowy usługowej w ramach terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy usługowej na poziomie 9 m.</p> <p>Ad.2 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).</p> <p>Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla terenów zabudowy usługowej w ramach Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 60%.</p> <p>Ad.3 Należy też zwrócić uwagę że projekt planu wprowadza w pobliżu terenów komunikacyjnych przeznaczenie mało wrażliwe na hałas czyli możliwość realizacji obiektów usługowych. Jest to najlepsza forma ochrony akustycznej wyznaczana na etapie planowania przestrzennego łącznie z wprowadzoną na rysunek projektu planu strefą zieleni w ramach terenów inwestycyjnych..</p> <p>Ad.4 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).</p> <p>Proponowane w uwadze przeznaczenie nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) wprowadza przeznaczenie podstawowe pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną bez możliwości realizacji zabudowy wielorodzinnej niskiej intensywności.</p> <p>Ad.5 Projekt planu wyznacza dla terenu zabudowy usługowej o symbolu U.12 maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy: 30 %.</p> <p>Ze względu na wyznaczoną powierzchnię biologicznie czynną dla terenu zabudowy usługowej o symbolu U.12 oraz konieczność zapewnienia obsługi komunikacyjnej poprzez układ dróg wewnętrznych oraz wyznaczenie miejsc postojowych pozostawia się maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy przedmiotowego terenu bez zmian.</p> <p>Ad.6 Nieprzekraczalne linie zabudowy zostały wyznaczone zgodnie ze wskazaniami art. 43 ustawy o drogach oraz art. 15 ust. 1 pkt 7 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz w nawiązaniu do istniejącej zabudowy w rejonie ul. Siewnej. Ponadto należy zwrócić uwagę na bliskość projektowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 i jej negatywny wpływ na obiekty budowlane wynikający z powstających drgań podczas jej przyszłego użytkowania.</p>	
180.	I.444	[...]* [...]*	Składamy stanowczy sprzeciw wobec planów połączenia ul. Grażyny z ul. Siewną Boczna (działka 1181/18 i inne) KDD.19 oraz z związanym z tym poszerzeniem ul. Grażyny.	1181/18	43 Krowodrza	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość

			Uwaga zawiera uzasadnienie								drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
181.	I.445	[...]*	1. (...) 2. Rezygnacja z planowanej przebudowy ul. Szafirowej,			KDD.14, KDD.19, KDD.23			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	Ad.2 Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL.3 (ul. Siewna). Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i>	
182.	I.446	[...]*	Sprzeciw wobec poszerzenia ul. Grażyny i budowy połączenia umożliwiającego ruch samochodów na odcinku Opolska - Grażyny - Siewna. Proponowane połączenie w żaden sposób nie usprawni ruchu drogowego w okolicy, a jedynie zaburzy wypracowaną przez lata równowagę osiedla Prądnik Biały Wschód. Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.	
183.	I.447 I.450	[...]* [...]*	Wyrażam sprzeciw wobec planu likwidacji miejsc postojowych pomiędzy blokiem Siewna 23b a Przedszkolem Samorządowym nr 175 (Uo.1). Uwaga zawiera uzasadnienie	1181/21	43 Krowodrza	ZP.11			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11.Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.	
184.	I.458	[...]* [...]*	Wnosimy uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Siewna". Od 40 lat jesteśmy mieszkańcami bloku przy ul. Bursztynowej 1 i wyrażamy sprzeciw co do zmiany ruchu i zamknięcia ul. Imbramowskiej oraz skierowania ruchu na ul. Turystyczną.	-	-	KDD.16, KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady	

									<p>organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i></p>
185.	I.459	[...]*	1. (...)	-	-	KDD.14, KDD.19		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi publicznej o symbolu KDD.14 uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczoną symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. y szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku drogi te mają szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.14 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. Ponadto projekt planu zgodnie z § 49 ust. 2 dopuszcza realizację miejsc postojowych, a na rysunku planu wyznacza szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
	I.474	[...]*	Uwaga zawiera uzasadnienie 2. Nie zgadza się na przebudowę drogi KDD.14. Planowana przebudowa drogi KDD.14 spowoduje zlikwidowanie kolejnych miejsc parkingowych wzdłuż obecnej drogi, pogarszając jeszcze bardziej tę sytuację. Podobny los czeka również roślinność - drzewa i krzewy znajdujące się obok istniejącej drogi wewnętrznej. Planowane poszerzenie pasa drogowego spowoduje ich wycinkę a ewentualne nasadzenia zastępcze przyniosą efekt dopiero po wielu latach.						
186.	I.460	[...]*	1. W planie nigdzie nie zaznaczono, że ul. Górnickiego od strony mostu na Białusze będzie ulicą zamkniętą. Ulica dochodzi tylko do torów tramwajowych budowanego właśnie tramwaju na Górkę Narodową. Na jednym z obrazów prezentacji usytuowano tam nawet przystanek autobusowy. 2. (...) 3. KDD.23 - przebudowa ulicy Szafirowej zakłóca spokój mieszkańcowi niszczy tereny zielone, o które podobno tak się troszczycie. Tym bardziej, że w planach w pobliżu jest budowa drogi zbiorczej KDZ1, która rozwiąże komunikację rejonu ul. Siewnej z ul. Opolską.	-	-	KDL.1, KDD.16, KDD.18, KDD.23, ZP.2		Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 3, 4 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad.1 Projekt planu nie przewiduje zamknięcia ul. Górnickiego. Ad.3 Projekt planu wprowadza w rejonie do którego odnosi się przedmiotowa uwaga szereg rozwiązań komunikacyjnych które należy rozpatrywać łącznie. Poza łącznikiem istniejącej ul. Szafirowej z ul. Nad Strugą oraz ul. Legnicką wprowadza drogę publiczną klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 mającą pełnić funkcję tranzytową oraz rozprowadzającą ruch po obszarze projektu planu

												<p>poprzez trzy skrzyżowania: z projektowaną drogą publiczną klasy dojazdowej KDD.28, ul. Siewną (KDL.3) i ul. Legnicką oraz ul. Szafirową. W związku z powyższymi założeniami przedmiotowe rozwiązanie w zakresie ww. łącznika będzie pełniło jedynie funkcję drogi dojazdowej do niewielkiej liczby budynków mieszkalnych, gdyż większy potok ruchu zostanie przejęty przez drogę publiczną klasy zbiorczej KDZ.1 (Trasa Galicyjska) oraz drogi lokalne oznaczone symbolami KDL.5 (ul. Legnicka) i KDL. 3 (ul. Siewna).</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi publicznej o symbolu KDD.23 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Szafirowej, ul. Jabłonnej i ul. Legnickiej zostało usunięte.</i></p>
			4. KDD.16, KDD.18 - zamknięcie ul. Imbramowskiej i wykonanie sztucznego łącznika pomiędzy ul. Turystyczną, a ul. Grażyny to jakiś dziwoląg. Obecny układ jest przejrzysty i dobrze spełnia swoją rolę. Komunikacja z ul. Opolską i ul. Mackiewicza jest bardzo dobra. Nie ma problemu z wjazdem na Plac Imbramowski. Natomiast nowy układ spowoduje tylko zabranie całego parkingu dla sąsiednich mieszkańców oraz konieczność wycięcia starodrzewu. Jestem prawie codziennym gościem w tamtym rejonie i uważam, że proponowane zmiany nic nie usprawnią, a narobią dużo złego.									<p>Ad.4</p> <p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i></p>

187.	I.461	[...]*	1. (...) 2. Nie zgadzam się z poszerzeniem lub wydłużeniem pasa drogowego KDD19, a tym samym skierowaniem ruchu samochodowego z ul. Siewnej, ul. Bociana i os. Mozarta do ul. Opolskiej. Uwaga zawiera uzasadnienie			KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
188.	I.466	[...]*	1. Składam sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18) poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14). Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.19, KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19 Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.

			2. Składam sprzeciw wobec planowanego poszerzenia ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14).						Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i> Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.	
189.	L.468	[...]*	1. Działając w imieniu własnym, niniejszym składam sprzeciw wobec planowanemu nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18) Uwaga zawiera uzasadnienie	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1 w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1 w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19 Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób przez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.

										<p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p> <p>Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.</p>	
190.	I.471	SUPER KRAK S.A.	1. W zakresie ustaleń projektu planu dla obszaru MWi/U.1 - tereny istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami - w zakresie kształtowania zabudowy przewidziano min. wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 50%. Wnosimy o korektę wskaźnika zgodnie z wartością przyjętą w Studium tj. na poziomie 20%.	-	-	MWi/U.1, MW/U.2				Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad.1 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w Terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%. W związku z wprowadzeniem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami możliwa jest realizacja zarówno zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej jak i zabudowy usługowej. W celu ujednolicenia w całym terenie powierzchni biologicznie czynnej dla każdego rodzaju zabudowy wprowadzono minimalną powierzchnię biologicznie czynną jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.
	I.476	SUPER KRAK S.A.	2. (...) Uwaga zawiera uzasadnienie								
			3. (...) Uwaga zawiera uzasadnienie								
191.	I.298	[...]* [...]*	1. Dopuszczenie w ustaleniach planu miejscowego działek ewidencyjnych numer 171, 177, 185,187,181,182, 242/1 obr. 43 jedn. ewid. Krowodrza zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami;	171, 177, 185,187,1 81,182, 242/1	43 Krowodrza	U. 14, KDD.28.				Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 3 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2	Ad.1 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowane w uwadze przeznaczenie nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) wprowadza przeznaczenie podstawowe pod zabudowę usługową oraz przeznaczenie uzupełniające dla 49 % powierzchni przedmiotowego terenu, które nie obejmuje zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.
	I.472	[...]* [...]*	2. Zmianę przebiegu nieprzekraczalnej linii zabudowy ustalonej w terenie U.14 poprzez jej poprowadzenie w całości wzdłuż linii rozgraniczającej tereny U. 14 i KDD.28.								Ad.2 Nieprzekraczalna linia zabudowy wraz ze strefą zieleni w ramach terenów inwestycyjnych zostały wyznaczone w celu ochrony cennej zieleni obejmującej fragment terenu zabudowy usługowej o symbolu U.14.
			3. Zawężenie/ ograniczenie terenu przeznaczonego pod tereny dróg publicznych klasy dojazdowej o około 8 10 m.								Ad.3 Szerokość przedmiotowej drogi poza jezdnią musi uwzględnić obustronne chodniki, planowaną ścieżkę rowerową oraz ewentualne miejsca postojowe i pas zieleni. Proponowane szerokości nie dają takiej możliwości co miałyby wpływ na bezpieczeństwo ruchu na projektowanej drodze publicznej zwłaszcza, że droga publiczna o symbolu KDD.28 będzie pełnić funkcję drogi wjazdowej na osiedla z Al. 29 Listopada.
			Uwaga zawiera uzasadnienie								

										<i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu zmniejszony został obszar wydzielony pod skrzyżowanie dróg publicznych oznaczonych na rysunku planu symbolami KDD.27 i KDD.28.</i>
192.	I.482	[...]* [...]*	1. (...) 2. Proponujemy połączenie ul. Siewnej z ul. Legnicką i dalej do Opolskiej wykorzystując istniejącą drogę parkingową (wystarczająco szeroką) oznaczoną na planie KDW.8 i przedłużając ją do ul. Szafirowej i Legnickiej. To rozwiązanie ułatwi w przyszłości połączenie samochodowe osiedla z Placem Imbramowskim. Obecnie chcąc z naszego osiedla dojechać do placu Imbramowskiego musimy wjechać na ul. 29 Listopada.			ZP.13 ZP.19 KDW.8 KDD.14 KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 Proponowane rozwiązanie będzie w znacznym stopniu ingerowało w istniejącą zielen publiczną oznaczoną w projekcie planu jako teren o symbolu ZP.13 stanowiące ważny element systemu zieleni oraz w istniejące ciągi piesze
193.	I.483	[...]* [...]*, [...]* – reprezentowani przez Radcę Prawnego[...]*	1. Wnoszą, aby w oparciu o załączoną do nn. pisma analizę Obsługa ruchu komunikacyjnego nieruchomości zlokalizowanych przy Al. 29 Listopada (po wschodniej stronie, między wiaduktami kolejowymi linii kolejowej Kraków - Warszawa i Kraków - Mydlniki), sporządzoną w dniu 4 września br. przez naukowców Wydziału Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej pracujących pod kierunkiem prof. Stanisława Gacy, Kierownika Katedry Dróg Kolei i Inżynierii Ruchu zostało przyjęte rozwiązanie w MPZP Siewna zgodne z rekomendowanym przez ekspertów wariantem obsługi obszaru nieruchomości zlokalizowanych przy Al. 29 Listopada (po wschodniej stronie, między wiaduktami kolejowymi linii kolejowej Kraków - Warszawa i Kraków - Mydlniki, a to rozbudowie skrzyżowania z ul. Siewna poprzez budowę dodatkowego wlotu (zjazdu publicznego) drogi wewnętrznej zlokalizowanej na działce 236/1 (odpowiadającej drodze serwisowej PKP równoległej do linii kolejowej Kraków - Warszawa) albo drogi zlokalizowanej w części na działce 236/1 a w części na działkach do niej przylegających (przy założeniu szerokości drogi umożliwiającej obsługę komunikacyjną całego terenu), z zachowaniem możliwości prawo i lewo skrętu. 2. (...)	236/1, 215/2, 218/2, 218/5, 219/1, 222/1, 220, 221/1, 223/1, 225, 224, 227, 226, 228, 229, 230	43 Krowodrza	KK.2, KDZ.2, U.17			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> wyznaczenia drogi wewnętrznej na rysunku projektu planu. Zgodnie z § 50 ust. 1 projekt planu wyznacza Tereny kolejowe na terenach zamkniętych których przeznaczeniem podstawowym są m. in. drogi wewnętrzne, w związku z powyższym wprowadzanie na rysunek planu przedmiotowej drogi nie jest konieczne. Ponadto w otrzymanym piśmie (znak sprawy KNKr1.6144.98.2019/34), na etapie opiniowania projektu planu, PKP S. A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie zwraca uwagę na planowany rozwój regionalnych połączeń kolejowych co wiązać się może z rozbudową infrastruktury kolejowej. W związku z czym na etapie sporządzania projektu planu należy wykluczać ewentualne kolizje infrastruktury. Zgodnie z przytoczonym piśmie należy zauważyć że narzucenie przebiegu drogi wewnętrznej może kolidować z przyszłą rozbudową linii kolejowej. lokalizacji zjazdu z drogi publicznej. Projekt planu zgodnie z § 15 ust. 3 nie wyznacza zjazdów na drogę publiczną, nie oznacza to że nie powstanie on w przyszłości we wskazanej lokalizacji. W rozumieniu Prawa budowlanego droga wraz ze zjazdami stanowi jeden obiekt liniowy (art. 3 pkt 3a Prawa Budowlanego), a tym samym jedną budowlę i jeden obiekt budowlany w rozumieniu art. 3 pkt 1 i 3 Prawa budowlanego. W związku z powyższym realizację zjazdu w ramach drogi publicznej oznaczonej symbolem KDZ.2 dopuszczają przepisy odrębne i nie jest konieczne wprowadzanie zapisów w tym zakresie.
194.	I.484	[...]*	1. Wniosek do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "SIEWNA" dotyczącego działki 1180/3 (parking osiedlowy) i połączenia ul. Grażyny z ul. Turystyczną. Wnoszę o oddalenie tego planu w całości i protestuję przeciwko budowie nowej drogi KDD.18 jako łącznika ul. Grażyny z ul. Turystyczną. 2. Proponowane rozwiązanie zamknięcia ul. Imbramowskiej od strony wjazdu z ul. Grażyny i przekierowanie całego ruchu dwukierunkowego	-	-	KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 1, 2	Ad.1,2 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady

			przez obecnie funkcjonujący parking (działka 1180/3) do ul. Turystycznej budzi poważne zastrzeżenia.							organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny. Działka nr 1180/3 została przeznaczona na Teren obsługi i urządzeń komunikacji (KU.6).</i>
195.	I.485	[...]*	Zgłaszam sprzeciw do planów poszerzenia ulicy Grażyny i połączenia jej z ulicą Siewną.	-	-	KDD.14, KDD.19			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Wprowadzona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest jej największą szerokością. Pozostała szerokość przedmiotowej drogi znajduje się na poziomie ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 został ponownie przeanalizowany i odpowiednio skorygowany.
196.	I.509	[...]*	Zwracam się o zachowanie istniejących miejsc postojowych w bezpośrednim sąsiedztwie budynku Siewna 23B na obszarze ZP.11 oraz o zapewnienie dojazdu do tych miejsc istniejącą drogą między tym budynkiem, a przedszkolem na obszarze Uo.I. Mieszkam w bloku Siewna 23B od momentu jego powstania w 1981 r. Przez cały ten okres po zachodniej stronie budynku są użytkowane miejsca postojowe - jedyne w jego sąsiedztwie. Dojazd do nich zawsze odbywał i odbywa się drogą wzdłuż przedszkola. Przeglądając projekt Planu Zagospodarowania przestrzennego ze zdumieniem zauważyłam, że na całym terenie oznaczonym w planie symbolem ZP.11 przewidziano teren zielony z zakazem tworzenia i użytkowania miejsc postojowych. Oznacza to likwidację	-	-	ZP.11			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmniejszenia terenu zieleni urządzonej o symbolu ZP.11. Miejsca postojowe oraz droga dojazdowa do wskazanej nieruchomości stanowią część alejek wchodzących w skład terenu zieleni urządzonej.

			<p>WSZYSTKICH miejsc postojowych w tym rejonie</p> <p>Warto zwrócić uwagę, że jest to jeden z niewielu budynków nie posiadających dojazdu od strony klatek schodowych. Tak znaczne ograniczenie możliwości parkowania będzie stanowić duże utrudnienie dla mieszkańców, wśród których jest wiele osób chorych i niepełnosprawnych.</p> <p>Parkujące tam samochody mieszkańców tego I kilku okolicznych budynków nigdy nie stanowiły żadnego zagrożenia, ani niedogodności i dlatego uważam, że zakaz parkowania tam wynika jedynie z nieznamomości realiów tej okolicy.</p> <p>Pozostawienie istniejących miejsc postojowych oraz zapewnienie możliwości dojazdu do nich spotka się niewątpliwie z zadowoleniem i wdzięcznością mieszkańców.</p>							
197.	I.512	[...]*	1. (...)	1180/3	43 Krowodrza	KDD.14, KDD.18, KDD.19			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 2	<p>Ad.2</p> <p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.</p> <p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego</i></p>
	I.514	[...]*	Uwaga zawiera uzasadnienie.							
	I.515	[...]*	2. Nie zgadzam się na połączenia ul. Grażyny z ul. Turystyczną poprzez istniejący zamknięty parking (działka 1180/3 KDD.18)							
	I.516	[...]*	Uwaga zawiera uzasadnienie.							

										<i>wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i>
198.	I.518	[...]*	1. (...) 2. (...) 3. W projekcie planujecie Państwo również przebudowę drogi dojazdowej do ul. Turystycznej, która miałaby prowadzić przez parking (wjazd od ul. Grażyny) i zamknięcie ul. Imbramowskiej. Takie zmiany spowodują drastyczne zwiększenie ruchu drogowego w rejonie, zmniejszenie bezpieczeństwa mieszkańców uczęszczających obecnie spokojną ul. Turystyczną. Wzmożony ruch, tak jak w przypadku ul. Grażyny, spowoduje zwiększenie emisji spalin, zanieczyszczeń. Pozbawi mieszkańców osiedla spokoju, ciszy i poczucia bezpieczeństwa rodziców, którzy tą drogą posyłają dzieci do szkoły czy przedszkola.	-	-	KDD.14, KDD.16, KDD.18, KDD.19			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w pkt 3	Ad.3 Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób przez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. <i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte oraz zostało przywrócone połączenie ul. Imbramowskiej (KDD.16) z ul. Grażyny.</i>
199.	I.519	[...]*	Projekt obejmuje m.in. zmiany w obszarze ul. Turystycznej oraz ul. Grażyny, drogi te, aktualnie są bardzo mocno uczęszczane i związane jest to z obecnością wielu ważnych punktów, takich jak przedszkola, szkoła, żłobek, apteki oraz firm urzędujących na terenie Placu Imbramowskiego oraz jego okolicy. Szczególnie intensywnie tereny te uczęszczane są przez dzieci w wieku przedszkolnym oraz szkolnym. Należy zaznaczyć, że w sąsiadującej szkole i przedszkolu uczy się ponad tysiąc dzieci, przedstawiony projekt oraz spowodowane nim natężenie ruchu tworzy dla nich poza licznymi codziennymi utrudnieniami w przemieszczaniu się i nauce znaczące i realne zagrożenie zdrowia i życia.	-	-	KDD.18			Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa	Uwaga nieuwzględniona. Projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzone dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji.
	I.521	[...]*								

			<p>Dodatkową grupą licznie reprezentowaną w okolicy są osoby starsze oraz osoby odwiedzające Plac Imbramowski. Rejon placu oraz przyległych ulic Turystycznej oraz Grażyny sąsiaduje z ważnymi punktami przesiadkowymi, które generują olbrzymi ruch pieszy w omawianej okolicy. Wprowadzenie proponowanych zmian utrudniłoby w ekstremalnym stopniu dostęp do wszystkich wymienionych miejsc oraz stwarzałoby olbrzymie zagrożenie, zwłaszcza dla dzieci oraz osób starszych.</p> <p>Z ulicą Turystyczną i Grażyny sąsiadują również tereny spacerowe z dużą ilością zieleni zawierającego wiele drzew, które prawdopodobnie zostaną zniszczone w trakcie przebudowy. Teren ten stanowi miejsce zabaw dzieci, ruchu rowerowego - zarówno osób dorosłych jak i dzieci. Ruch pieszy, w tym osób dojeżdżających generują pawilon handlowy Auchan oraz niezwykle cenny Park im. Tadeusza Kościuszki. Przedstawione w projekcie zmiany zaburzają równowagę parku oraz mogą wpłynąć jego odbiór jako miejsca rekreacyjnego dla osób z wielu okolicznych terenów.</p> <p>Sam osobiście mieszkam przez sześć lat przy ruchliwej, dwupasmowej ulicy wybudowanej przed blokiem i tylko w trakcie tych sześciu doszło tam do kilkunastu wypadków, w tym dwóch śmiertelnych. Proponowany tutaj projekt niszczy harmonię okolicy oraz drastycznie zagraża bezpieczeństwu zarówno mieszkających bezpośrednio w okolicy rodzin jak i rodzin dojeżdżających do szkoły, przedszkola, żłobka, parku.</p>						<p>Należy również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna.</p> <p>Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych.</p> <p>Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>
200.	I.522	[...]*	<p>Składam sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z Grażyny (KDD.18) oraz poszerzeniu ulicy Grażyny (KDD.19) i jej połączeniu z ulicą Siewną (KDD.14).</p> <p>Składam sprzeciw wobec nowemu połączeniu ulicy Turystycznej z ulicą Grażyny, ponieważ na ono przebiegać przez parking, z którego korzystają mieszkańcy dwóch 10-piętrowych bloków. Ponadto połączenie tych dwóch ulic, już istnieje od wielu lat, kilka metrów dalej przez ulicę Imbramowską.</p> <p>Nowe połączenie zapewne będzie się wiązało ze zmniejszeniem ilości miejsc parkingowych oraz okrojeniem terenów zielonych przy naszych blokach na co kategorycznie się nie zgadzam. Jeżeli droga będzie przebiegać przez parking osoby wysiadające ze swoich samochodów (między innymi rodziny z dziećmi) będą narażone na potrącenia, ze względu na wzmożony ruch samochodowy.</p> <p>Sprzeciwiam się, również poszerzeniu ulicy Grażyny i połączeniu jej z ulicą Siewną. Nie zgadzam się na zwiększenie ruchu samochodowego przez środek osiedla, a tym samym zwiększeniu hałasu i ilości spalin. Przy ulicy Grażyny znajduje się plac zabaw dla dzieci i jest to również droga prowadząca do Przedszkola Samorządowego Nr 175 oraz do Szkoły Podstawowej Nr 109. Chcę, aby</p>	-	-	KDD.14, KDD.18, KDD.19		<p>Uwaga nie wymaga uwzględnienia przez Radę Miasta Krakowa w części dotyczącej terenu KDD.18 oraz Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części dotyczącej terenów KDD.14 i KDD.19</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenia szerokości drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.19 - ul. Grażyny. Linie rozgraniczające przedmiotowej drogi uwzględniają własność gminy Kraków oraz istniejącą infrastrukturę drogową tzn. jezdnię oraz chodniki. Szerokość drogi 23 m odnosi się do szerokości pasa drogowego w rejonie skrzyżowania z drogą publiczną klasy lokalnej oznaczonej symbolem KDL.5 (ul. Legnicka). Określona w § 15 ust. 1 pkt 4 lit. dd szerokość do 23 m jest szerokością maksymalną, na pozostałym odcinku droga ta ma szerokość ok. 12m. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.19 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane. • drogi KDD.18. - projekt planu ze względu na bezpieczeństwo ruchu zamyka skrzyżowanie ul. Grażyny z ul. Imbramowską oraz wprowadza łącznik ul. Turystycznej z ul. Grażyny. Przedmiotowe rozwiązania zostały wprowadzona dla redukcji liczby punktów kolizji w rejonie skrzyżowania ul. Opolskiej z ul. Grażyny. Należy podkreślić, że przy projektowaniu skrzyżowań zaleca się takie ich rozwiązanie, aby minimalizować właśnie liczbę punktów kolizji. W przypadku bliskości dwóch skrzyżowań występuje zbyt wiele takich punktów, a skrzyżowania przez to nie są zrozumiałe (czytelne) dla wszystkich jego użytkowników, zwłaszcza tych którzy poruszają się na nich pierwszy raz. Uczestnicy ruchu na skrzyżowaniu powinni łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowania co nie jest możliwe w obecnie istniejącej sytuacji. Należy

			<p>moje wnuki mogły tą trasę pokonywać spokojnie i bezpiecznie.</p> <p>Nasze osiedle jest perełką w porównaniu do nowoczesnych - betonowych osiedli i tego trzeba bronić, a nie budować przez środek osiedla drogi, bo nie ma na nie miejsca</p>						<p>również pamiętać, że włączanie dróg podporządkowanych do drogi z pierwszeństwem przejazdu powinno odbywać się pod kątem zbliżonym do prostego, a nie tak jak się to odbywa obecnie. Ponadto należy stwierdzić że wąska ulica Turystyczna dodatkowo zawężona w rejonie ul. Imbramowskiej poprzez istniejącą zabudowę, obciążona jest w znaczny sposób poprzez obsługę istniejącej oraz nowo realizowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Przedmiotowe skrzyżowanie projektowanej drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.18 z ul. Grażyny pozwoli na włączenie się uczestników ruchu do ul. Grażyny zdecydowanie wcześniej poprzez drogę posiadającą właściwe parametry techniczne i umożliwiającą bezpieczne przejście dla pieszych czego nie zapewnia zawężona ul. Turystyczna. Ponadto należy stwierdzić że choć projekt planu w swoim zakresie nie obejmuje organizacji ruchu jednakże daje możliwość na etapie realizacji inwestycji wprowadzenie na odcinku o najmniejszej szerokości ul. Turystycznej jednokierunkowego ruchu. Projekt planu również poprzez zapisy umożliwia zachowanie istniejących miejsc postojowych. Projekt planu uzyskał pozytywne uzgodnienie Zarządu Dróg Miasta Krakowa. Niemniej jednak parametry drogi oraz przebieg drogi KDD.18 zostały ponownie przeanalizowane i odpowiednio skorygowane.</p> <p><i>W wyniku uwzględnienia uwag przez Prezydenta Miasta Krakowa po drugim wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu –połączenie ul. Turystycznej z ul. Grażyny (oznaczone symbolem KDD.18) zostało usunięte.</i></p>
201.	II.2	[...]*	<p>1. Wnosi o jednoznaczne określenie w definicjach wskaźników powierzchni zabudowy, powierzchni biologicznie czynnej i powierzchni zabudowy czy są one liczone w stosunku do powierzchni działki/działek objętych wnioskiem czy powierzchni objętej wnioskiem znajdującej się w obszarze o danym przeznaczeniu terenu.</p> <p>2. (...)</p> <p>3. Zwiększenie dopuszczalnego maksymalnego wskaźnika intensywności zabudowy z 1,0 na 2,1 licząc wskaźnik do powierzchni działki objętej wnioskiem lub proporcjonalnie większy wskaźnik w stosunku do fragmentu działki objętej wnioskiem w obszarze MW/U.2. W najbliższej okolicy intensywności zabudowy działek zabudowanych budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi znacznie przekraczają wartość 1,0 Jest to również zgodne z zapisami projektowanej decyzji WZ dla przedmiotowego obszaru nr sprawy (AU-02- 2.6730.2.167.2019.KZI), która zawiera analizę urbanistyczno-architektoniczną a jej zapisy ustalają maksymalną powierzchnię zabudowy na 30%, co przy zestawieniu z dopuszczalną wysokością daje wartość intensywności zabudowy oscylującą wokół wartości 2,1.</p>	247	43 Krowodrza	MW/U.2, KDZ.1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 4, 5 oraz w części w pkt 3	<p>Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona - przedmiotowe definicje zostały sformułowane analogicznie jak w innych sporządzanych planach miejscowych w Krakowie i są definicjami poprawnymi. Ze względu na konieczność ucytelnienia i zachowania porównywalności planów w Krakowie, przyjęto zasadę jednorodnego definiowania pojęć w poszczególnych sporządzanych planach miejscowych.</p> <p>Jednocześnie wyjaśnia się, że zgodnie z definicjami przyjętymi w projekcie planu (§ 4 ust. 1) podane wskaźniki odnosi się do <i>powierzchni terenu działki budowlanej objętej projektem zagospodarowania terenu do decyzji administracyjnej albo zgłoszeniem.</i></p> <p>Ad. 3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie podniesienia maksymalnego wskaźnika intensywności zabudowy do poziomu 2,1.</p>	

			<p>4. Ustalenie minimalnej powierzchni biologicznie czynnej na poziomie 35% względem powierzchni działki inwestycji lub proporcjonalnie większy wskaźnik w stosunku do fragmentu działki objętej wnioskiem w obszarze MW/U.2 . Jest to zgodne z zapisami projektowanej decyzji WZ dla przedmiotowego obszaru nr sprawy (AU-02-2.6730.2.167.2019.KZI), która została poprzedzona analizą urbanistyczno-architektoniczną, która zbadała średnią minimalną powierzchnię biologicznie czynną w obszarze analizowanym.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Powyższe uwagi dotyczące zwiększenia maksymalnych paramentów zabudowy motywuję faktem, że działka objęta wnioskiem znajduje się w znacznej części poza obszarem możliwym do zabudowy a przez co dopuszczalne parametry zgodne z aktualnym projektem planu przy wykorzystaniu dopuszczalnej wysokości zabudowy umożliwiają budowę budynku o powierzchni zabudowy mniejszej niż aktualnie istniejący budynek i zbliżonej do budynku jednorodzinne (160m² powierzchni zabudowy). Z uwagi na istniejące wielogabarytowe bloki wielorodzinne w bezpośrednim sąsiedztwie dopuszczenie jedynie tak niewielkiego gabarytu zabudowy jest nieuzasadnione.</p> <p>5. Wyłączenie działek objętych wnioskiem z obszaru rehabilitacji zabudowy blokowej osiedli z uwagi na fakt, że na przedmiotowej działce nie ma zabudowy osiedlowej tylko niewielki budynek wolnostojący.</p>						<p>Ad.4 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%.</p> <p>Ad. 5 Zasięg przedmiotowej strefy został wyznaczony w Studium. W związku z czym jej zakres został przeniesiony na rysunek projektu planu i zostały wprowadzone dla niej ustalenia w tekście projektu planu.</p>	
202.	II.3	[...]*	<p>Składam i zdecydowany protest w zakresie umieszczenia w projekcie MPZP obszar Siewna” przebudowy ulicy Szafirowej i połączenia jej ze skrzyżowaniem ulic Jabłonna, Nad Strugą oraz Legnicka i stawiam wniosek o wykreślenie tej pozycji z projektu MPZP.</p>				KDD.23		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie likwidacji Terenu drogi publicznej klasy dojazdowej – KDD.23. Ul. Szafirowa zostaje utrzymana w obecnym przebiegu.
	II.4	[...]*								
203.	II.5	Spółdzielnia Mieszkaniowa „Prądnik Biały Wschód”	<p>1. (...)</p> <p>2. Natomiast Państwa uzasadnienie o niebezpiecznym sąsiedztwie dwóch skrzyżowań nie ma podstaw aby tak twierdzić gdyż żadne poważne zdarzenia wypadkowe w tym miejscu nie wystąpiły. Oczywiście zawsze należy dążyć do poprawy bezpieczeństwa - może należałoby wprowadzić pewne usprawnienia na skrzyżowaniu ulic Opolska, Grażyny z ulicą Imbramowską lub przebudować to skrzyżowanie na skrzyżowanie z ruchem okrężnym albo rozważyć możliwość oddalenia skrzyżowania ul. Grażyny z ul. Imbramowską o dodatkowe 15-20m od ul. Opolskiej przy założeniu wyburzenia zaniedbanej nieruchomości położonej na działce nr 1040.</p>	1180/3, 1040	43 Krowodrza		KDD.16, KDD.18		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 2	<p>Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wyburzenia budynku przy ul. Imbramowskiej w celu przesunięcia przedmiotowego skrzyżowania ze względu na zbyt duże koszty w stosunku do odniesionych korzyści w realizacji przedsięwzięcia; • sposobu organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Opolskiej z ul. Grażyny, ze względu na art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w którym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu sposobu rozwiązania przedmiotowego skrzyżowania.

204.	II.6	[...]*	1. (...) 2. (...) 3. Wnosi o nie poszerzenie wewnętrznej ulicy oznaczonej jako KDD.14 (przecznica od ul. Siewnej) na odcinku od Przedszkola Samorządowego nr 175 w kierunku Siewnej 23 d I e przywrócenie jej oznaczenia Jako drogi wewnętrznej.	-	-		KDD.14, KDD.16, KDD.18		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 3	Ad. 3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników.
205.	II.8	[...]*	1. (...) 2. cały obszar MW/U.6 powinien dopuszczać maksymalną wysokość zabudowy do 36 metrów.	868/1, 868/2, 869, 870, 1054, 1053/1	43 Krowodrza		MW/U.6, U.9		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul. Opolskiej wprowadza wysokość 25m.
206.	II.10	[...]*	Zaplanowana w projekcie zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”, droga oznaczona nr KDD.28 łącząca, przebudowywaną Aleję 28 Listopada, która prowadzi na drogi wjazdowe 1 wjazdowe z Krakowa, spowoduje, że istniejącą ulicą Bociana, zostanie skierowany dodatkowy ruch samochodowy m.in, poprzez ulicę Siewną, ulicę Mackiewicza, a następnie ulicę Pacholskiego, między innymi do budowanej trasy Wolbromskiej. Spowoduje to wzrost natężenia ruchu ulic na których nie planuje się prac związanych ze wzrostem przepustowości a już obecnie jest bardzo utrudniony na nich ruch samochodowy. Decyzja o budowie drogi KDD.28 pociągnie za sobą to, że na mapie Krakowa pojawi się kolejne, niechlubny czerwony punkt z przekroczonymi normami jakości powietrza. Projektant ww. planu zagospodarowania przestrzennego nie potrafił odpowiedzieć na pytanie, czy były prowadzone badania wpływu zwiększonego ruchu samochodowego projektowaną drogą KDD.28 na jakość powietrza, jeśli tak, to jaki był ich wynik, po drugie czy były prowadzone pomiary, czy ulica Mackiewicza ma odpowiednią przepustowość by przyjąć dodatkowy ruch samochodowy, kierowany na tą ulicę kolejnym zjazdem z Al. 29 Listopada. Obecnie przy dwóch istniejących zjazdach z Al. 29 Listopada, ulicami Kuźnicą Kołtąjowską oraz ul. Siewną, ulica Mackiewicza jest ciągle zakorkowana. Budowa drogi KOD28 spowoduje jedynie dodatkowy zjazd, z Al. 29 Listopada, ale nie upłyni to ruchu na dalszych ciągach komunikacyjnych. Projektant uzasadniał, że drogą KDD 28 będą poruszać się	-	-		KDD.28		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Teren drogi publicznej o symbolu KDD.28 został wyznaczony na rysunku projektu planu w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej na przedmiotowym obszarze – w tym nowo wyznaczonym terenom zabudowy usługowej o symbolach U.14, U.16. W związku z powyższym utrzymuje się w projekcie planu przedmiotową drogę KDD.28.

			jedynie mieszkańcy ul. Bociana oraz zakładów usługowych na tychże ulicach, ale w praktyce nie jest to możliwe, aby drogę publiczną włączyć do prywatnego ruchu, Wobec powyższych przytoczonych argumentów wnoszę o wyłączenie z planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” budowy drogi KDD.28, głównie z uwagi na istniejące zagrożenie dla jakości powietrza w Krakowie, na które wpłynie wielogodzinne zakorkowanie ulic Siewna, Bociana i Mackiewicza. A przecież to, na ochronę środowiska Pan Prezydent zwraca szczególną uwagę, o czym informuje w mediach, jednakże świadome wyrażenie zgody na wprowadzenie nowego źródła pogorszenia jakości powietrza spowodowanego zwiększeniem ruchu samochodowego nowo budowaną ulicą, wśród wysokich budynków, pomiędzy którymi nie ma naturalnego przewietrzania, służy w sprzeczności z głoszonymi przez Prezydenta postulatami a dbaniu o środowisko oraz zdrowie krakowian.							
207.	II.11	Podwawelska Spółdzielnia Spożywców	1) (...) 2) Na obszarze MW/U.6 dopuszczalna maksymalna wysokość zabudowy powinna wynosić 36 metrów, taką jaką mają budynki mieszkalne w najbliższej okolicy.	869, 870, 1054	43 Krowodrza		MW/U.6		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2	Ad.2 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul. Opolskiej wprowadza wysokość 25m.
208.	II.12	[...]*reprezentowany przez Kancelarię Rady Prawnego [...]*	1) zmniejszenie planowanego skrzyżowania o ruchu okrężnym oraz zwężenie pasa drogowego KDD.28 przy zjeździe do ul. Bociana; <i>Uwaga zawiera uzasadnienie</i> 2) (...) <i>Uwaga zawiera uzasadnienie</i>	284, 283/1	43 Krowodrza		KDD.28, ZP.9		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przesunięcia zachodniego fragmentu drogi o symbolu KDD.28 w kierunku północnym ze względu na kolizję z projektowanym budynkiem dla którego wydano ostateczną decyzję o pozwoleniu na budowę.
209.	II.13	[...]*	1) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o: likwidację funkcji oznaczonej na rysunku planu symbolem ZP.1 zlokalizowanej na działce o nr 46 i 13 oraz ZPz.1 zlokalizowanej na działce nr 13 i włączenie tych obszarów odpowiednio : na działce nr 46 do MN.9 i na działce nr 13 do MN/U.1 oraz wyznaczenie na miejscu terenu ZP.1 i ZPz.1 strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych. 2) Składający uwagę wnosi o korektę granicy strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczonej na działce nr 47/2, nr 46 oraz na działce nr 13: • zmniejszenia szerokości tej strefy na działce nr 47/2 tak by jej przebieg był równoległy do zachodniej granicy działki i miał szerokość równą z szerokością strefy przy zachodniej granicy działki 51/25, • zmniejszenia szerokości tej strefy i jej lokalizacji na działce nr 46 tak by jej przebieg pokrywał się	47/2, 13, 46	42 Krowodrza		MN.9, MN/U.1, ZP.1, ZPz.1		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-5	Ad.1 Projekt planu utrzymuje tereny zieleni urządzonej oznaczone symbolem ZP.1 zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika” w celu utrzymania minimalnej zielonej otuliny wzdłuż rzeki Prądnik. Ponadto wprowadza tereny zieleni o symbolu ZPz.1 w strefie 10 m od granicy terenu zamkniętego w celu ograniczenia zabudowy w przedmiotowej strefie oraz zachowanie zielonego bufora mającego pełnić funkcję ochrony akustycznej dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przed skutkami oddziaływania linii kolejowej. Ad.2 Powierzchnia strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczona na rysunku planu w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1 oraz w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 jest optymalna i została wyznaczona w celu zwiększenia bufora zieleni w ramach doliny rzeki Prądnik. Podczas realizacji inwestycji inwestor będzie mógł zbilansować minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego w przedmiotowej strefie. Projekt planu został pozytywnie zaopiniowany w tym zakresie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

			<p>z wnioskowanym do likwidacji terenem ZP.1 i był równoległy do zachodniej granicy działki,</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszenie szerokości tej strefy i jej lokalizacji na działce nr 13 tak by jej przebieg pokrywał się z wnioskowanym do likwidacji ZP.1 i był równoległy do zachodniej granicy działki. 								
			3) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę wysokości zabudowy do 11 m w celu zachowania ładu przestrzennego.								Ad.3 W terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1 oraz w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 w celu ograniczenia intensywności zabudowy oraz ze względu na bliskość terenów zieleni urządzonej, przyjęto wysokość zabudowy na poziomie 9 m.
			4) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do 50%.								Ad. 4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej ze względu na konieczność zachowania zgodności ustaleń projektu planu z ustaleniami Studium. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Zgodnie z kierunkami zagospodarowania przestrzennego określonymi w Studium część z przedmiotowych działek w terenie MN.1 położona jest w strefie kształtowania systemu przyrodniczego, dla którego wprowadzono odrębną wartość wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej min. 60 %. W związku z powyższym, w projekcie planu dla terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (MN.1) i terenu zabudowy mieszkaniowej z usługami (MN/U.1), dla ujednoczenia wartości tego wskaźnika, ustalono minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie min. 60 %. Wysokość przyjętego minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego jest właściwa dla ustalonych przeznaczeń terenów i sposobu kształtowania zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w układzie wolnostojącym i bliźniaczym.
			5) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy z 0,25- 0,8 na wielkość 0,25 -1,0.								Ad. 5 Przyjęty wskaźnik intensywności zabudowy (0,25 - 0,8) jest wynikiem ustalonych w projekcie planu wskaźników dla zabudowy jednorodzinnej przyjętych zgodnie ze Studium. Ze względu na nieuwzględnienie uwagi w zakresie zmiany wysokości zabudowy (Ad. 3) oraz minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego (Ad. 4) - wskaźnik intensywności zabudowy pozostawia się bez zmian.
210.	II.14	Biuro Rozwoju Krakowa Sp. z o.o. reprezentowane przez [...]*	<p>1) Składający uwagę wnosi o zmianę na rysunku planu sposobu zakończenia drogi KDD.5 przylegającego do KDX.11 w formie poszerzenia na tereny nie będące własnością Miasta poprzez likwidację poszerzenia czyli pozostawienie nowoprojektowanego odcinka drogi KDD.5 w liniach rozgraniczających pokrywających się z granicą działki 51/24 (własność Miasta).</p> <p>2) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę granicy strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczonej na działce nr 51/26 i na działce nr 51/19: uwaga dotyczy zmniejszenia szerokości tej strefy i jej lokalizacji na działce nr 51/26 i nr 51/19, tak by jej przebieg był równoległy do granicy działek i miał szerokość równą z szerokością strefy</p>	51/20, 51/25, 51/26, 51/19	42 Krowodrza		MN.1, MN.9		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-6	<p>Ad.1 Zgodnie z wnioskami Zarządu Miasta Krakowa w przypadku nieprzełotowego zakończenia dróg klasy lokalnej (L) lub dojazdowej (D) powinna być zapewniona rezerwa terenu dla placów do zawracania.</p> <p>Ad.2 Powierzchnia strefy zieleni w ramach terenów inwestycyjnych wyznaczona na rysunku planu w terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1 jest optymalna i została wyznaczona w celu zwiększenia bufora zieleni w ramach doliny rzeki Prądnik. Podczas realizacji inwestycji inwestor będzie mógł zbilansować minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego w przedmiotowej strefie. Projekt planu został pozytywnie zaopiniowany w tym zakresie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.</p>	

			przy zachodniej granicy działki nr 51/25. Poszerzenie strefy wzdłuż południowej granicy działki nr 51/26 oraz zajęcie strefą całej działki 51/19 uniemożliwia jej racjonalne zagospodarowanie zgodnie z pozostałymi ustaleniami planu.								
			3) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę wysokości zabudowy do 11 m w celu zachowania ładu przestrzennego.								Ad.3 W terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1, w celu ograniczenia intensywności zabudowy oraz ze względu na bliskość terenów zieleni urządzonej, przyjęto wysokość zabudowy na poziomie 9 m.
			4) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do 50%.								Ad. 4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej ze względu na konieczność zachowania zgodności ustaleń projektu planu z ustaleniami Studium. W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Zgodnie z kierunkami zagospodarowania przestrzennego określonymi w Studium część przedmiotowych działek w terenie MN.1 położona jest w strefie kształtowania systemu przyrodniczego, dla którego wprowadzono odrębną wartość wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej min. 60 %. W związku z powyższym, w projekcie planu minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego w terenie MN.1 został ustalony na takim poziomie. Wysokość przyjętego minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego jest właściwa dla ustalonego przeznaczenia terenu i sposobu kształtowania zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w układzie wolnostojącym i bliźniaczym.
			5) Składający uwagę wnosi po raz kolejny o korektę minimalnego wskaźnika intensywności zabudowy z 0,25- 0,8 na wielkość 0,25 -1,0.								Ad.5 Przyjęty wskaźnik intensywności zabudowy (0,25 - 0,8) jest wynikiem ustalonych w projekcie planu wskaźników dla zabudowy jednorodzinnej przyjętych zgodnie ze Studium. Ze względu na nieuwzględnienie uwagi w zakresie zmiany wysokości zabudowy (Ad. 3) oraz minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego (Ad. 4) - wskaźnik intensywności zabudowy pozostawia się bez zmian.
			6) Składający uwagę wnosi o doprowadzenie do zgodności ustaleń planu z aktem notarialnym (kopia załącznika graficznego z aktu w załączeniu do uwagi). W akcie notarialnym wskazano przebieg służebności przejazdu i przechodu po terenie części działki nr 51/24 i 51/18 stanowiącej własność Gminy Miejskiej Kraków do działki nr 51/26 stanowiącej przedmiot sprzedaży. W ustaleniach planu działka nr 51/18 zlokalizowana jest w przeznaczeniu o symbol ZP.1 gdzie nie ma dopuszczenia lokalizowania dróg i dojazdów natomiast fragment działki 51/24 jest oznaczony symbolem KDX. 11 jako ciąg pieszy Oba ustalenia są sprzeczne z aktem notarialnym. Zatem w ustaleniach planu dotyczących terenów oznaczonych symbolem ZP.1 i KDX.11 należy uwzględnić ustanowione aktem notarialnym służebności przejazdu i								Ad.6 Dojazd do działki nr 51/26 obr. 42 Krowodrza powinien odbywać się przez działkę nr 51/25 obr. 42 Krowodrza. Obowiązujący miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Doliny Prądnika poprzez ustalenie dla działki nr 51/18 obr. 42 Krowodrza terenu o symbolu ZPR.1 (teren ogólnodostępnej zieleni Parku rzecznej) uniemożliwia realizację dojazdów. Wprowadzona do projektu planu kontynuacja przedmiotowego przeznaczenia jest także sprzeczna z proponowaną w uwadze funkcją i ogranicza, a wręcz uniemożliwia, korzystanie w pełni przez mieszkańców z działki gminnej przeznaczonej pod publicznie dostępny park. Ponadto ciąg pieszy oznaczony symbolem KDX.11 ma zapewnić jedynie dojsze mieszkańców do terenu zieleni urządzonej a nie zapewniać dojazd.

			Przechodu po części działek nr 51/24 i 51/18 poprzez stosowną zmianę ustaleń projektu planu. Nieuwzględnienie powyższego żądania oznacza naruszenie zapisów aktu notarialnego przez Gminę Miejską Kraków, co w konsekwencji może skutkować stwierdzeniem nieważności uchwały o planie w części dotyczącej w/w terenów.							
211.	II.15	[...]*	Wnoszę o zmianę przeznaczenia zagospodarowania terenu z planowanego ZPz.1 na przeznaczenie dopuszczające na ww. działkach realizację naziemnych miejsc postojowych, budynków garażowych, oraz budynków gospodarczych i małej architektury ogrodowej. Działki znajdujące się w tej linii stanowią uzupełnienie dla naszych nieruchomości położonych w bezpośredniej okolicy, i są przez nas wykorzystywane jako tereny rekreacyjne, postojowe dla aut, i zaplecze dla istniejących w okolicy domów jednorodzinnych. Pozostawienie zaplanowanego w chwili obecnej przeznaczenia w znacznym stopniu ograniczy naszą możliwość korzystania z tych terenów, sprawi, że działki te staną się dla nas praktycznie bezużyteczne a dodatkowo nadal będą nas obciążać finansów.	14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/102, 14/103, 14/106, 14/107, 14/110, 14/111, 14/112,	42 Krowodrza	ZPz.1		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodziną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.	
	II.16	[...]*								
	II.17	[...]*								
	II.22	[...]*								
	II.23	[...]*								
	II.159	[...]*								
212.	II.18	SPM Prądnik Biały	Spółdzielnia Mieszkaniowa Prądnik Biały Wschód w Krakowie zgłasza stanowczy sprzeciw i wnioskuje o nie poszerzanie ulicy oznaczonej o symbolu KDD.14 (prostopadłej do ul Siewnej) na odcinku od nieruchomości Siewna 21a w kierunku Siewnej 23d. Uzasadnienie: <ul style="list-style-type: none"> • obecna szerokość ulicy na tym odcinku zabezpiecza z dużym zapasem płynny ruch samochodowy, • poszerzenie drogi spowoduje, konieczność wycinki 7-dmiał zdrowych dorodnych drzew oraz wyburzenia murowanej altany śmietnikowej i w konsekwencji budowy nowej bliżej budynku, • spowoduje to również zmniejszenie powierzchni nieruchomości wykupionych przez 160 Właścicieli lokali w budynkach Siewna 21a i Siewna 21c i dochodzenia od Gminy odszkodowania z tego tytułu. 	-	-	KDD.14		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto projekt planu na rysunku planu wyznacza szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.	
213.	II.19	[...]*	W związku z wyłożeniem do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”, zgłaszam następujące uwagi: Ślepa, krótka ulica Siewna Boczna ma zostać poszerzona na odcinku od bloku nr 21a wzdłuż ogrodzenia Przedszkola Samorządowego 175 do końca tj na odcinku ok. 100-150 m. W uzasadnieniu do planowanych zmian czytam, że chodzi o utrzymanie norm drogi. Przez 30 lat była to droga o szerokości ok. 3 m z chodnikiem po jednej stronie i jakoś nikomu to nie przeszkadzało. Odbywał się ruch samochodowy bez jakichkolwiek kolizji. Obecnie z niewiadomych przyczyn należy	-	-	KDD.14		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków	

			<p>tę drogę poszerzyć. Czy ktoś z pracowników UMK był na wizji lokalnej i zobaczył, że taka inwestycja pociągnie za sobą wycinkę 20 dużych 30 letnich drzew (6 drzew od strony przedszkola i 14 drzew po stronie przeciwległej).</p> <p>Moje pytanie brzmi: Po co niszczyć tyle zieleni? Po co poszerzać drogę, która służyła i służy mieszkańcom osiedla i interesantom. Komu jest potrzebna szeroka droga dojazdowa? Czy Urząd ma plany inwestycyjne, że musi poszerzać drogę, aby była dojazdowa do deweloperskiej inwestycji? O tym się nic nie mówi. Cisza. A może obiekt w którym mieści się obecnie PPP i Stomatolog Dziecięcy zmieni właściciela i przeznaczenie? Czy należy to wyczytać między wierszami - bo tak najczęściej to bywa w naszym mieście?</p> <p>Przecież pracownicy Urzędu wiedzą, że Kraków należy do miast o najmniejszej powierzchni terenów zielonych w Polsce, a mimo to są one dalej niszczone, wycinane i oddawane pod różnorakie inwestycje. W obliczu nasilającego się kryzysu klimatyczno-ekologicznego, jak również dramatycznej jakości powietrza w mieście, nie można na to pozwolić. Każda planowana inwestycja powinna być sprawdzana pod kątem jej wpływu na zanieczyszczenie powietrza oraz adaptację miasta do zmian klimatu. Czy planowana wycinka 20 dużych drzew i wybudowanie drugiego pasa ruchu (bez logicznego uzasadnienia) pod oknami mieszkańców bloku i dzieci bawiących się w ogródku przedszkolnym została sprawdzona pod kątem jej wpływu na zanieczyszczenie powietrza? Zdrowie i życie osób mieszkających w Krakowie powinno być priorytetem Decydentów naszego Miasta.</p>							<p>technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników.</p> <p>Ponadto projekt planu na rysunku planu wyznacza szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.</p>
214.	II.20	[...]*	<p>W związku z wyłożeniem do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”, zgłaszam następujące uwagi:</p> <p>Według projektu krótka ulica Siewna Boczna ma zostać poszerzona na odcinku od bloku nr 21a wzdłuż ogrodzenia Przedszkola Samorządowego 175 do końca tj na odcinku ok. 100-150 m.</p> <p>Pracownicy UMK uzasadniają potrzebę poszerzenia dotychczasowej drogi normami drogi dojazdowej. Przez 30 lat była to droga o szerokości ok. 3 m z chodnikiem po jednej stronie. Ruch samochodowy odbywał się bez jakichkolwiek kolizji. Obecnie z przyczyn prawnych należy tę drogę poszerzyć. Czy ktoś z pracowników UMK był na wizji lokalnej i zobaczył, że taka inwestycja pociągnie za sobą wycinkę 20 dużych 30 letnich drzew (6 drzew od strony przedszkola i 14 drzew po stronie przeciwległej).</p> <p>Moje pytanie brzmi: Po co niszczyć tyle zieleni? Po co poszerzać drogę, która dobrze służyła i służy mieszkańcom osiedla i interesantom. Komu jest potrzebna szeroka droga dojazdowa? Czy Urząd ma plany inwestycyjne, że musi poszerzać drogę, aby była dojazdowa do deweloperskiej inwestycji? A może obiekt w którym mieści się obecnie PPP i Stomatolog Dziecięcy zmieni właściciela i</p>	-	-		KDD.14	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie.</p> <p>Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa.</p> <p>W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne.</p> <p>Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników.</p> <p>Ponadto projekt planu na rysunku planu wyznacza szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.</p>	

			<p>przeznaczenie? Czy należy to wyczytać między wierszami - bo tak najczęściej to bywa w naszym mieście?</p> <p>Czy planowana wycinka 20 dużych drzew i wybudowanie drugiego pasa ruchu (bez logicznego uzasadnienia) pod oknami mieszkańców bloku i dzieci bawiących się w ogródku przedszkolnym została sprawdzona pod kątem jej wpływu na zanieczyszczenie powietrza? Zdrowie i życie osób mieszkających w Krakowie powinno być priorytetem Decydentów naszego Miasta.</p>							
215.	II.21	P4 Sp. z o.o.	<p>1) Sprzeczny z art. 46 ust. 1 Meaaustawy zakaz lokalizowania wolnostojących masztów z zakresu łączności publicznej dla większości obszaru miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nie ma żadnego uzasadnienia, aby na tym terenie wprowadzić takie rozwiązanie, ponieważ tego typu inwestycje są niezbędne do prawidłowego pokrycia zasięgiem określonego terenu, co przy istniejącej zabudowie omawianego obszaru planu jest z technicznego punktu widzenia niezbędne.</p> <p>2) (...)</p>	--	--	--			Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 3, 4	<p>Ad. 1</p> <p>Zgodnie z Wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 22 kwietnia 2021 r. (sygn. akt II SA/Kr 210/21) w art. 46 ustawy z 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (...) <i>nie chodzi tutaj o to, że w planie miejscowym nie mogą być umieszczane w ogóle zakazy dotyczące urządzeń łączności publicznej. Chodzi bowiem o takie zakazy (oraz inne rozwiązania), które mogłyby uniemożliwić lokalizowanie inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej. Potwierdzeniem tego jest stanowisko judykatury. W aspekcie ogólnym wypowiedział się tutaj NSA w wyroku z dnia 23 września 2020 r. II OSK 1925/20, LEX nr 3100472 następująco: „ Przepisy art. 46 ust. 1 i 2 ustawy z 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych określają reguły w zakresie tworzenia przepisów dotyczących sytuowania infrastruktury telekomunikacyjnej w nowo uchwalanych planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego, jak też są wskazówkami w zakresie wykładni postanowień planów miejscowych, które obowiązywały w dacie wejścia w życie powołanych przepisów. Przepisy te mają w pewnym sensie korygować postanowienia planu, a z pewnością postanowienia planu muszą być interpretowane zgodnie z celem ustawy wyrażonym w Sygn. aktII SA/Kr 210/21 jej art. 46. Ratio legis art. 46 ust. 2 ustawy jest zatem prawo do zabudowy inwestycji w zakresie łączności publicznej, chyba że jej realizacja naruszałaby zakazy lub ograniczenia ustanowione w planie. Regułą jest możliwość zabudowy infrastrukturą telekomunikacyjną, natomiast wyjątkiem ograniczenia lub zakazy ustanowione w tym planie miejscowym. Zgodnie z regułą excepciones non sunt extendae należy przyjąć, że wyjątki od prawa do zabudowy telekomunikacyjnej muszą być interpretowane ściśle. Zatem zakazy lub ograniczenia wyrażone w planie miejscowym muszą odnosić się wprost do tego rodzaju zabudowy”.</i></p> <p>Jednocześnie w innym wyroku NSA wskazał, że „Przepis art. 46 ustawy z 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych nie przyznaje przedsiębiorcom telekomunikacyjnym autonomicznego uprawnienia do kształtowania polityki przestrzennej. Podkreślić bowiem należy, że art. 46 ust. 1 ustawy dopuszcza także możliwość istnienia określonych zakazów i ograniczeń, które wiążąco będą kształtowały uprawnienia przedsiębiorcy telekomunikacyjnego do określenia lokalizacji stacji bazowych telefonii komórkowej” (wyrok NSA z dnia 25 lutego 2020 r. II OSK 2627/18, LEX nr 3111258). Zatem zakazy z art. 46 ust. 1 mają charakter celowy, a nie absolutny. Cel ten został precyzyjnie wskazany w wyroku NSA z dnia 21 kwietnia 2020 r. II OSK 2487/19, LEX nr 3036981: „Istotą wprowadzenia regulacji z art. 46 ust. 1 i 2 ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych jest stworzenie takiej zasady prawnej, która finalnie ma na celu zapewnienie jak największej liczbie odbiorców dostępu do bezprzewodowych sieci telekomunikacyjnych. Zasada ta pozwala</p>

										<p>zatem na dokonywanie oceny celowości wprowadzonych w planie miejscowym zakazów i ograniczeń, co jednocześnie wymaga wykazania, że w przeciwnym razie obowiązująca treść planu miejscowego będzie prowadziła do powstawania obszarów niedostępnych dla rozwoju sieci bezprzewodowych, a więc sprzecznych z celami ustawy". Trzeba kategorycznie stwierdzić, że wskazany (...) zakaz lokowania wolnostojących masztów z zakresu łączności w obszarze Planu w żadnym stopniu nie oznacza ograniczenia rozwoju sieci bezprzewodowych. Oznacza tylko, że pewien rodzaj urządzenia, w tym przypadku maszt, został wykluczony jako nośnik urządzeń łączności, co absolutnie nie wpływa na możliwość lokowania tych urządzeń na innych nośnikach. (...)</p> <p>W związku z powyższym wszędzie tam gdzie w wyznaczonych terenach przeznaczeniem lub jednym z przeznaczeń jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wprowadzono zakaz lokalizacji wolnostojących masztów z zakresu łączności publicznej. Podobny zakaz wprowadzono w terenach zieleni urządzonej gdyż przedmiotowe przeznaczenie nie jest wymienione w art. 46 ust. 2 i wg przedmiotowego ustępu nie jest przeznaczeniem w którym można lokalizować wolnostojące maszty infrastruktury telekomunikacyjnej. Ponadto w § 7 ust. 8 zostały wymienione tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz tereny zabudowy usługowej z zakresu oświaty, kultury, zdrowia i sportu gdzie obowiązuje zakaz lokalizacji masztów, ze względu na istniejące zagospodarowanie tzn. istniejące budynki oraz zielen publiczną. We wszystkich terenach wymienionych w § 7 ust. 8 możliwa jest lokalizacja infrastruktury telekomunikacyjnej o nieznacznym oddziaływaniu.</p> <p>Ad.3 Projekt planu wprowadza dla terenów z istniejącą zabudową mieszkaniową wielorodzinną maksymalną wysokość zabudowy z uwzględnieniem wysokości istniejących budynków wraz z infrastrukturą techniczną znajdującą się na dachach przedmiotowych budynków. W przeważającej części różnice wysokości między najniższym punktem dachu a najwyższym punktem infrastruktury technicznej wynoszą 3 m. W kilku przypadkach (m. in. teren MW/U.7) ze względu na zróżnicowane wysokości elementów bryły budynku operator sieci komórkowej ma możliwość lokalizacji masztów na budynkach o wysokości 7m. Wprowadzona maksymalna wysokość zabudowy jest obligatoryjnym elementem zakresu planu miejscowego wymaganym Ustawą. Projekt planu wprowadza takie wartości maksymalnej wysokości zabudowy dla istniejących budynków aby można było zrealizować przedmiotowe przedsięwzięcia. Ponadto w świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy) i wprowadza dla przedmiotowych terenów określone wartości maksymalnej wysokości zabudowy.</p> <p>Ad. 4 W przypadku terenów przyległych do linii kolejowych o znaczeniu państwowym należy uzgodnić projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego. Zgodnie z wytycznymi UTK przy zapisach związanych z lokalizowaniem obiektów infrastruktury telekomunikacyjnej należy wskazać wymóg braku powodowania zakłóceń bądź negatywnego oddziaływania na urządzenia radiowe</p>
			3) ograniczenie w zakresie dopuszczalnej maksymalnej wysokości zabudowy na określonych w przedmiotowym planie terenach stanowi zakaz pośredni realizacji inwestycji w sieć mobilną, który zgodnie z ugruntowanym orzecznictwem sądów jest niedopuszczalny i stanowi naruszenie art. 46 ust. 1 Megaustawy. Dopuszczalna na niektórych terenach mpzp wysokość zabudowy wynosząca np. 38 m, przy jednocześnie istniejącej tam wysokiej zabudowie (głównie dziesięciopiętrowe wieżowce), w praktyce nie będzie miała zastosowania z uwagi na ograniczenia wysokościowe - prawdopodobnie nie będzie możliwości posadowienia na dachu takiego budynku nawet lekkiej konstrukcji wsporczej do 3 m.							
			4) zapis, że infrastruktura telekomunikacyjna nie może powodować zakłóceń lub negatywnego oddziaływania na urządzenia radiołączności kolejowej bądź urządzenia sterowania ruchem kolejowym jest niewłaściwy i błędny. Jakkolwiek infrastruktura techniczna, a taką jest m.in. infrastruktura telekomunikacyjna, nie może zakłócać pracy innych urządzeń							

			<p>technicznych, w tym systemu sterowania ruchem kolejowym. Spełnienie tego wymogu nie leży w kompetencjach i praktycznych możliwościach organu oceniającego zgodność inwestycji z mpzp, zatem zarówno ratio legis omawianej regulacji jest niejasne, jak i sam zapis w mpzp narusza zasady prawidłowej legislacji. Omawiany przepis posługuje się pojęciami potocznymi np. negatywne oddziaływanie, niemającymi oparcia w przepisach prawa, w tym w definicjach legalnych, co jest sprzeczne z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i art. 2 Konstytucji RP.</p>							<p>łącności kolejowej bądź urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz określić maksymalną wysokość zabudowy w taki sposób, aby umożliwić lokalizację urządzeń radiołącności kolejowej. Ze stanowiskiem UTK można zapoznać się na stronie https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/17332,Istotne-zagadnienia-podczas-tworzenia-miejscowego-planu-zagospodarowania-przestr.html.</p>
216.	II.24	Rada Dzielnicy IV Prądnik Biały	<p>1) (...)</p> <p>2) (...)</p> <p>3) Usunięcie obszaru MN/U.1 (dz. nr 13, obręb K - 42) poprzez powiększenie obszaru ZPz.1 do granicy rzeki Prądnik;</p> <p>4) Wnosi o ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenie zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem jej w co najmniej 50% na zielen publiczną;</p> <p>5) Wnosi o usunięcie ciągu pieszego KDX. 11 (dz. nr 51/24, obręb K - 42);</p> <p>6) (...)</p> <p>7) Wnosi o rezygnację z projektowanej drogi zbiorczej (ul. 8 sierpnia) o przekroju 2x2 oznaczonej jako KDZ.2 oraz KDZ.2 i przeznaczenie terenu jako rezerwy pod rozbudowę linii kolejowej nr 8 Kraków Główny - Warszawa Zachodnia wraz z uwzględnieniem stacji SKA na odcinku pomiędzy ulicą Opolską a ulicą Siewną i dodatkowych torów dla kolei aglomeracyjnej/miejskiej oraz przeznaczenie pozostałego terenu na zielen urządzoną z</p>	13, 51/24, 1044/1, 1180/3,	43 Krowodrza		KDL 5, KDD.14, KDD.18, MN/U.1	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 3, 4, 5, 7	<p>Ad.3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.</p> <p>Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.</p> <p>Ad.5 Wprowadzony teren ciągu pieszego o symbolu KDX.11 stanowi połączenie os. przy ul. Górnickiego z terenami zieleni urządzonej o symbolu ZP.1</p> <p>Ad.7 Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowe drogi publiczne klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1i KDZ.2 są fragmentem tzw. Trasy Galicyjskiej mającej na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w północnej części Krakowa oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu w rejonie ul. Opolskiej, ul. Legnickiej i ul. Siewnej.</p>	

			ewentualnym pozostawieniem rezerwy pod drogę o przekroju 1x2;							
217.	II.25	[...]*	<p>1) Wnosi o zmianę parametru wysokości zabudowy do 16,0 m. Wykonana analiza wysokości istniejących budynków mieszkalnych wielorodzinnych w odległości 100,0 m wokół działek nr 966 oraz 959 ob. 43 Krowodrza (załącznik nr 1) wskazuje, że średnia wartość dla analizowanych budynków osiąga 16,51 m. Stąd w nawiązaniu do okolicznej zabudowy zwracam się z prośbą o podniesienie parametru wysokości dopuszczalnej zabudowy.</p> <p>2) (...)</p> <p>3) Wnosi o zmianę parametru wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do 40 %. Przy istniejącym zagospodarowaniu terenu (załącznik nr 2) wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej na działce nr 966 ob. 43 Krowodrza wynosi 43,27 %. Przy pozostawieniu istniejącego budynku i chęci prowadzenia robót budowlanych w celu przystosowania zagospodarowania i funkcji działki do nowego przeznaczenia zgodnego z planem niemożliwe jest osiągnięcie proponowanej w projekcie planu wartości równej 50 %. Stąd w nawiązaniu do istniejącego zagospodarowania terenu oraz możliwości wykorzystania działki zwracam się z prośbą o zmniejszenie minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej do 40 %.</p> <p>4) (...)</p>	966	43 Krowodrza		MWn.4		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 3	<p>Ad.1 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla terenów zabudowy usługowej w ramach terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej – MNW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa maksymalną wysokość zabudowy na poziomie 13 m.</p> <p>Ad.3 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej – MNW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%.</p>
218.	II.26	NIM Poland Sp z o.o.	<p>1) wnosi o uszczegółowienie ustaleń §7 ust.6 pkt. 7 poprzez dopuszczenie zastosowania na elewacjach budynków POLIWĘGLANU LITEGO (który może zastępować szyby w oknach czy w przypadku balustrad balkonowych,</p> <p>2) (...)</p> <p>3) wnosi o zwiększenie maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy z 40 do 50% (korekta zapisu W §37 ust. 2 pkt. la.),</p> <p>4) wnosi o zwiększenie maksymalnej wysokości zabudowy dla wielopoziomowych garaży nadziemnych z 15 m do 21m (KOREKTA ZAPISU W §37 ust. 2 pkt. Id.).</p>	1173/1, 1173/2, 1174/7, 1196, 1174/8, 1156, 1155/1	43 Krowodrza		U/KU.2		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 3, 4	<p>Ad.1 Usunięcie zakazu stosowania jako materiału wykończeniowego poliwęglanów będzie się wiązało z wprowadzeniem mało estetycznych rozwiązań na elewacje budynków. Ponadto należy stwierdzić że ustalenie zawarte §7 ust.6 pkt.8 lit. a ogranicza się do materiałów wykończeniowych i nie określa z czego mają zostać wykonane okna budynków W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.</p> <p>Ad.3 Wprowadzone w projekcie planu wskaźniki w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania w tym maksymalny wskaźnik powierzchni zabudowy są optymalne i nie naruszają ustaleń zawartych w studium. W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.</p> <p>Ad.4 Wprowadzona w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy jest optymalna dla wielopoziomowych garaży nadziemnych, uwzględnia chłonność istniejącego układu komunikacyjnego oraz ma na uwadze ochronę ładu przestrzennego, przy tym nie narusza ustaleń zawartych w studium. W związku z powyższym uwaga pozostaje nieuwzględniona.</p>
219.	II.28	[...]*	1) Wnoszę o nie poszerzanie wewnętrznej ulicy oznaczonej jako KDD.14 (przecznica od ul. Siewnej) na odcinku od Przedszkola Samorządowego nr 175 w kierunku Siewnej 23 d i o przywrócenie jej oznaczenia jako drogi wewnętrznej;	-	-		KDD.14, KDD.18		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa.

			<p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie;</i></p> <p>2) (...)</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie;</i></p> <p>3) (...)</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie;</i></p>							<p>W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne.</p> <p>Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników.</p>
220.	II.29	[...]*	<p>1) Wnoszę o nie poszerzanie wewnętrznej ulicy oznaczonej jako KDD.14 (przecznica od ul. Siewnej) na odcinku od Przedszkola Samorządowego nr 175 w kierunku Siewnej 23 d i o przywrócenie jej oznaczenia jako drogi wewnętrznej;</p> <p>2) (...)</p> <p>3) (...)</p>	-	-		KDD.14, KDD.18		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 1	<p>Ad.1</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne.</p> <p>Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników.</p>
	II.63	[...]*+ 34 osoby podpisane pod pismem								
	II.64	[...]*+ 61 osób podpisanych pod pismem								
	II.65	[...]*+ 32 osoby podpisane pod pismem								
221.	II.30	[...]* [...]*	<p>1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zielen publiczną.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93) i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>3) (...)</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>	<p>51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/40, 14/41, 14/42, 14/43, 14/44, 14/45, 14/46, 14/47, 14/48, 14/49, 14/50, 14/51, 14/52, 14/53, 14/54,</p>	42 Krowodrza		<p>MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6</p>		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6-10 oraz w części w pkt 4, 5	<p>Ad.1</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.</p> <p>Ad.2</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej.</p> <p>Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości</p>

				14/55, 14/56, 14/57, 14/58, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112,						zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
		4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu w.w dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.	
		5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w(§5.1.14) „dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji”. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: <i>dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji.</i>	
		6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95, 14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.	
		7) Dopuszczenie w obszarze ZPz.1 na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla, zabudowy garażowej i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.	
		8) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejne do nr 14/58) tzw. „strefy							Ad.8 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny	

			<p>zmiany wysokości zabudowy". Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>9) Wnosimy o zmianę/doprecyzowanie wartości wskaźników powierzchni zabudowy oraz terenu biologicznie czynnego dla obszarów MN.3, MN.4, MN.5 oraz MN.6 (paragraf 31 punkt 2 planu).</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>							<p>określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.</p> <p>Ad.9 Zapisy dotyczące wskaźników powierzchni zabudowy oraz terenu biologicznie czynnego dla terenów o symbolach MN.3, MN.4, MN.5 oraz MN.6 mają za zadanie ograniczenie możliwości rozbudowy osiedla zrealizowanego w postmodernistycznej estetyce w celu ochrony jego walorów. Projekt planu umożliwi dla zabudowy przekraczającej przedmiotowe wskaźniki zgodnie z § 7 ust. 1 pkt 5 możliwość rozbudowy w zakresie termomodernizacji lub wykonania szybów windowych i zewnętrznych klatek schodowych, pochylni i ramp dla osób ze szczególnymi potrzebami oraz montażu ogniw fotowoltaicznych na ścianach szczytowych oraz dachach. Ponadto zgodnie z § 7 ust. 3 pkt 1 i 3 dla istniejących obiektów i urządzeń budowlanych, dla których</p> <ul style="list-style-type: none"> wysokość przekracza maksymalną wysokość zabudowy wyznaczoną w planie, dopuszcza się prowadzenie robót budowlanych z wyłączeniem nadbudowy, przy zachowaniu pozostałych ustaleń planu; minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego, w odniesieniu do terenu, nie został dotrzymany dopuszcza się realizację robót budowlanych polegających na przebudowie i remoncie. <p>Ad. 10 Przedmiotowe ustalenie zostało wprowadzone do projektu planu na etapie opiniowania i uzgodnień w związku z uwagą Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej.</p>
222.	II.31	[...]*	<p>1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zielen publiczną.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>	51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/40, 14/41, 14/42, 14/43, 14/44, 14/45, 14/46, 14/47, 14/48, 14/49, 14/50, 14/51,	42 Krowodrza	MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6-9 oraz w części w pkt 4, 5	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.		
	II.71	[...]*								
	II.73	[...]*								
	II.157	[...]*								
	II.158	[...]*	<p>2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93) i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. Utrzymanie drzewostanu jest niezbędne jako strefy izolacyjnej, gdyż przebiegająca na wysokim nasypie obwodnica kolejowa przeznaczona jest</p>				Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww.			

		<p>również do przewozu ładunków niebezpiecznych. Brakiem konsekwencji jest zawężenie w projekcie planu pasa zieleni ZPz.1 wzdłuż nasypu kolejowego w części zachodniej. Poczynając od stacji trato jest on zawężony do 10 metrów pomimo, że tam właśnie istnieje pas drzewostanu o szerokości do 40 m.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>3) (...)</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>	14/52, 14/53, 14/54, 14/55, 14/56, 14/57, 14/58, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/101, 14/102,							<p>strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.</p>
		<p>4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu w.w dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>	14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112,						<p>Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.</p>	
		<p>5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w(§15.1.4),„dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji”.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>							<p>Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: <i>dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji.</i></p>	
		<p>6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>							<p>Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.</p>	
		<p>7) Dopuszczenie w obszarze ZPz.1 na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla, zabudowy garażowej i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>							<p>Ad.7 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie</p>	

			<p>8) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejne do nr 14/58) tzw. „strefy zmiany wysokości zabudowy”. Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>9) Wnosimy o pozostawienie dotychczasowego statusu ulic osiedlowych dla ulic: Rokosza, Lechonia i Herwina - Piątka jako dróg gminnych wewnętrznych - czyli zmian oznaczeń z KDD.1 - KDD.6 na KDW.1-KDW.6.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>						<p>niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej-</p> <p>Ad.8 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.</p> <p>Ad.9 Zgodnie z wnioskami Zarządu Dróg Miasta Krakowa zawartymi w piśmie znak: RW.460.4.19.2019 z dnia 22 października 2019 r., wszystkie drogi wewnętrzne i drogi publiczne pozostające w zarządzie tej jednostki powinny zostać wyznaczone na rysunku planu. Ponadto wniesiono, aby wszystkie dotychczasowe drogi wewnętrzne były wyznaczone liniami rozgraniczającymi na rysunku planu jako drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w związku z powyższym wymienione w uwadze drogi zostały w projekcie planu ujęte jako drogi publiczne klasy dojazdowej oznaczone symbolami od KDD.1 do KDD.6. Niezależnie od powyższego wyjaśnia się, że drogi KDD.1-KDD.6 zostaną zawężone zgodnie ze stanem faktycznym zagospodarowania terenu, czyli w liniach istniejących ogrodzeni – pod warunkiem uzyskania pozytywnego uzgodnienia Zarządu Dróg Miasta Krakowa.</p>
223.	II.60	B2 Studio sp. z o.o. s.k	1. (...)	871/1	43		U.9	Rada Miasta Krakowa nie	Ad.2
	II.61	Lokafarm Sp. z o.o. ZIKO Sp. z o.o.	2. Wnosi o włączenie w planie miejscowym działek ewidencyjnych numer 861, 862, 860, 831 obr. 43 jedn. ewid. Krowodrza do terenu oznaczonego symbolem MW/U.6 - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami.	871/2, 872/3, 867/4, 868/2, 871/1, 868/1, 888/1, 888/2, 887, 886/2 861, 862, 860, 831	Krowodrza		MW/U.6 ZP.17	uwzględniła uwagi w pkt 2-5	Przedmiotowa uwaga wnosi o włączenie do terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami o symbolu MW/U.6 teren zieleni urządzonej o symbolu ZP.17 oraz fragment terenu drogi publicznej o symbolu KDZ.1. Projekt planu wyznacza drogę publiczną o symbolu KDZ.1 w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej obszaru objętego projektem planu, a teren zieleni urządzonej ZP. 17 w celu stworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznej w rejonie drogi publicznej klasy zbiorczej oraz planowanych terenów zabudowy usługowej i mieszkaniowej. Ponadto należy stwierdzić że wszelką obsługę komunikacyjną terenu objętego uwagą projekt planu przewiduje poprzez drogę publiczną klasy lokalnej o symbolu KDL.5. Wyznaczona na projekcie planu strefa zieleni w ramach terenów inwestycyjnych umożliwia realizację zjazdów na drogę publiczną zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 7.
	II.62	Lokafarm Sp. z o.o. ZIKO Sp. z o.o.							Ad.3 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul . Opolskiej wprowadza wysokość 25m.
	II.121	B2 Studio sp. z o.o. s.k	3. W ramach istniejącego oraz poszerzonego o wskazane powyżej działki ewidencyjne terenu oznaczonego symbolem MW/U.6, wnosi dodatkowo o zmianę wysokości zabudowy dla terenu o symbolu MW/U6 poprzez jej ustalenie do: a) 25m (w pasie 60 metrów od terenu kolejowego KK.2); b) 36m w pozostałej części terenu;						
			<i>Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.</i>						

			<p>4. W ramach istniejącego oraz poszerzonego o wskazane powyżej działki ewidencyjne terenu oznaczonego symbolem MW/U.6, wnosi dodatkowo o zmianę wskaźnika intensywności dla terenu MW/U.6 poprzez jego zwiększenie do poziomu 3,4;</p> <p><i>Uwaga zawiera obszernie uzasadnienie.</i></p> <p>5. W ramach istniejącego oraz poszerzonego o wskazane powyżej działki ewidencyjne terenu oznaczonego symbolem MW/U.6, wnosi dodatkowo o zmianę wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla terenu MW/U6 poprzez jego ustalenie na poziomie do 40%.</p> <p><i>Uwaga zawiera obszernie uzasadnienie.</i></p>					<p>W związku z powyższym, w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy została ustalona na takim poziomie w terenie MW/U.6.</p> <p>Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie podniesienia wskaźnika intensywności zabudowy do poziomu 3,4 ze względu na przyjętą w przedmiotowym terenie maksymalną wysokość.</p> <p>Ad.5 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%.</p>	
224.	II.66	[...]* [...]* [...]*	1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zielen publiczną.	51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/40,14/ 41, 14/42,	42 Krowodrza		MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6-8 oraz w części w pkt 4, 5	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.</p> <p>Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.</p>
	II.67	[...]* [...]* [...]* [...]* [...]*							
	II.68	[...]* [...]*	<i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>						
	II.69	[...]* [...]*							
	II.70	[...]*							
	II.74	[...]* [...]*							
	II.75	[...]*	2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93) i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. Utrzymanie drzewostanu jest niezbędne jako strefy izolacyjnej, gdyż przebiegająca na wysokim nasypie obwodnica kolejowa przeznaczona jest również do przewozu ładunków niebezpiecznych. Brakiem konsekwencji jest zawężenie w projekcie planu pasa zieleni ZPz.1 wzdłuż nasypu kolejowego w części zachodniej. Począwszy od stacji trato jest on zawężony do 10 metrów pomimo, że tam właśnie istnieje pas drzewostanu o szerokości do 40 m.	14/43, 14/44, 14/45, 14/46, 14/47, 14/48, 14/49, 14/50, 14/51, 14/52, 14/53, 14/54, 14/55, 14/56, 14/57, 14/58, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100,					
	II.76	[...]*							
	II.77	[...]*							
	II.119	[...]*							
	II.120	[...]* [...]*							
	II.147	[...]*							
	II.148	[...]*							
	II.149	[...]*							
	II.150	[...]*							
	II.151	[...]*	<i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i> 3) (...)						
	II.152	[...]*	<i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>						

II.153	[...]*		14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112,							
II.154	[...]*									
II.155	[...]*	4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu w.w dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.	
II.156	[...]*									
II.157	[...]* [...]*									
II.180	[...]* [...]*									
II.181	[...]* [...]*									Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: <i>dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji.</i>
			5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w (§15.1.4) „dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji”. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							
		6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.	
		7) Dopuszczenie w obszarze ZPz.1 na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla, zabudowy garażowej i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							Ad. 7 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.	
		8) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejno nr 14/58) tzw. „strefy							Ad.8 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W	

			zmiany wysokości zabudowy". Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.
225.	II.72	[...]* [...]*	1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zielen publiczną. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>	51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112	42 Krowodrza		MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6, 7 oraz w części w pkt 4, 5	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej. Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnił funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej. Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą. Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: <i>dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji.</i>
			2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93) i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. Utrzymanie drzewostanu jest niezbędne jako strefy izolacyjnej, gdyż przebiegająca na wysokim nasypie obwodnica kolejowa przeznaczona jest również do przewozu ładunków niebezpiecznych. Brakiem konsekwencji jest zawężenie w projekcie planu pasa zieleni ZPz.1 wzdłuż nasypu kolejowego w części zachodniej. Począwszy od stacji trato jest on zawężony do 10 metrów pomimo, że tam właśnie istnieje pas drzewostanu o szerokości do 40 m. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							
			3) (...) <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							
			4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu ww. dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							
			5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji.							

			<p>Proponujemy zapis dla KU.3 w(§15.1.4),„dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji”.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy oraz zagospodarowania działek (np. obowiązku nasadzenia szpaleru drzew wzdłuż nasypu kolejowego, między innymi dla tłumienia hałasu przejeżdżających pociągów).</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>7) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejno nr 14/58) tzw. „strefy zmiany wysokości zabudowy”. Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>								
226.	II.78	[...]*	<p>Wnoszę o zmianę kwalifikacji drogi KDD.14 na drogę KDW.14 czyli drogę o charakterze wewnętrznym i ograniczenie jej szerokości do wartości aktualnej.</p>	--	--		KDD.14		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	<p>Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.</p> <p>Ad.7 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.</p>	
227.	II.79	Towarzystwo na Rzecz Ochrony Przyrody	<p>1. Projekt planu obejmuje obszary do tej pory nie zainwestowane, przedstawiające dużą wartość przyrodniczą jako korytarze ekologiczne oraz pełniące kluczową rolę w systemie przewietrzania miasta. Dolina rzeki Prądnik stanowi również bardzo ważny element w zakresie kształtowania stosunków aerasanitarnych, stąd podstawowym zadaniem planu jest właściwe zagospodarowanie nie tylko jej najbliższego otoczenia w formie parku rzecznoego, ale również terenów z nim powiązanych w formie terenów otwartych. Zaproponowane zawężenie nadrzecznego pasa zieleni należy jednoznacznie ocenić jako</p>	13, 14/93, 46, 47/2, 47/1, 14/91, 14/84, 14/85, 14/86, 14/82, 51/19, 51/20, 51/24, 51/25,	42 Krowodrza		MN.1, MN.2, MN/U.1, U.12, U.14, U.16, U.17, KDZ.1, KDL.5		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-4, 7-10, 11, 13-15, 17-23 oraz w części w pkt 10 c	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przeznaczenia otoczenia rzeki Prądnik pod park rzeczny. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej.</p> <p>Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 oraz teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 w których wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowane jest jako zieleń przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww.</p>	

		działania niekorzystne dla środowiska przyrodniczego oraz mieszkańców.	51/26, 51/18, 14/21, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 14/80, 14/122, 14/81, 14/149						strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszą na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.
		2. Tereny zieleni przeznaczone jako U.12 powinny być uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego jako tereny zieleni urządzonej jako tereny o charakterze zieleni parkowej oraz izolacyjnej chroniące istniejącą zabudowę mieszkaniową przez uciążliwość hałasu kolejowego.	-	-		U.12			Ad.2 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenu oznaczonego symbolem U.12 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – MN w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu zapewnienia ochrony akustycznej dla terenów zabudowy mieszkaniowej, powierzchnię biologicznie czynną na poziomie 60 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych. Należy też zwrócić uwagę że projekt planu wprowadza w pobliżu terenów komunikacyjnych przeznaczenie mało wrażliwe na hałas czyli możliwość realizacji obiektów i usługowych. Jest to najlepsza forma ochrony akustycznej wyznaczana na etapie planowania przestrzennego.
		3. Zadrzewione działki nr 542 i 544 obr. 43 Krowodrza powinny być uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego jako tereny zieleni urządzonej.	542 544	43 Krowodrza		KDZ.1			Ad.3 Uwaga nie uwzględniona. Przedmiotowe działki znajdują się w zakresie planowanej drogi publicznej klasy zbiorczej o symbolu KDZ.1 (tzw. Trasa Galicyjska) mającej na celu usprawnienie układu komunikacyjnego w północnej części Krakowa oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu w rejonie ul. Opolskiej, ul. Legnickiej i ul. Siewnej.
		4. Niezabudowane nieruchomości w obszarze U.14, U.16, U.17 powinny pozostać jako tereny zieleni nieurządzonej 5. (...) 6. (...)	-	-		U.14 U.16 U.17			Ad.4 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze zmiana przeznaczenia całej powierzchni terenów oznaczonych symbolami U.14, U.16, U.17 nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa przeznaczenie dopuszczalne dla funkcji uzupełniającej w tym m.in. pod tereny zieleni urządzonej jedynie dla 49 % ich powierzchni. Projekt planu wyznacza strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych w celu ochrony najcenniejszej zinwentaryzowanej zieleni w przedmiotowych obszarach, minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 30 % (w terenach U.16 i U.17) oraz 40% (w terenie U.14) oraz nakaz realizacji dachów zielonych.
		7. Jako teren biologicznie czynny na terenie planu była uznawana wyłącznie powierzchnia na gruncie rodzimym - w świetle obowiązujących przepisów prawnych rozporządzenie, w sprawie warunków technicznych, jakim muszą	-	-		-			Ad. 7 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany definicji terenu biologicznie czynnego. Definicja ta została określona w przepisach odrębnych w brzmieniu: „teren biologicznie czynnym - należy przez to rozumieć teren o nawierzchni

		<p>odpowiadać budynki i ich usytuowanie wprowadza do polskiego porządku prawnego definicję terenu biologicznie czynnego, ale to nie oznacza, że w miejscowym planie zagospodarowania, należy stosować taką samą definicję. Nazewnictwo i warunki obowiązujące przy sporządzaniu planu zagospodarowania przestrzennego określa Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a nie Rozporządzenie ministra infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie które dotyczy tylko ustawy Prawo Budowlane i nie jest obowiązujące w stosunku do planowania przestrzennego. Można więc w planie zagospodarowania przestrzennego stosować inną definicję terenu biologicznie czynnego niż określona w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Nie ma przeszkód, żeby zdefiniować teren biologicznie czynny w planie miejscowym np. w ten sposób, że jako teren biologicznie czynny nie uznaje się dachów i tarasów. Przepisy w/w rozporządzenia mają pełnić funkcję ochronną, a przedmiotem tej ochrony jest przede wszystkim zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców/użytkowników obiektów budowlanych. Nic więc nie stoi na przeszkodzie, aby zwiększyć poziom tej ochrony, nie można go natomiast obniżyć, zwłaszcza, że wytyczne studium wskazują jedynie na minimalny (a nie ściśle określony wskaźnik terenu biologicznie czynnego). Nawet jeżeli, autorzy planu uparcie powielają błąd twierdząc, że są zobowiązani stosować definicję zawartą w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, to jeżeli minister zezwolił zaliczać 50% tarasów i stropodachów do wskaźnika terenu biologicznie czynnego, to rady gminy mogą (gdyż mają takie uprawnienia), a nawet powinny przeciwdziałać negatywnemu zjawisku zagęszczania zabudowy poprzez zwiększenie wskaźnika terenu biologicznie czynnego.</p>							<p>urządzonej w sposób zapewniający naturalną roślinność i retencję wód opadowych, a także 50% powierzchni tarasów i stropodachów z taką nawierzchnią oraz innych powierzchni zapewniających naturalną roślinność, o powierzchni nie mniejszej niż 10 m², oraz wodę powierzchniową na tym terenie”. Ponadto, zgodnie z § 3 ust. 3 i § 143 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”: akt prawa miejscowego „nie może zmieniać lub uchylać przepisów regulujących sprawy, które nie należą do jej zakresu przedmiotowego lub podmiotowego (...)”. Powyższe jest również zawarte w art. 15 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „(...) sporządza projekt planu miejscowego (...) zgodnie (...) z przepisami odrębnymi”.</p>
		8. Wprowadzenie obowiązku zabezpieczenia powierzchni biologicznie czynnej przed wjazdem samochodami, celem zapobieżenia przekształcaniu jej w parkingi.	-	-			-		Ad. 8 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do ustaleń projektu planu dodatkowych zapisów odnośnie powierzchni biologicznie czynnej. Zgodnie z projektem planu każda nowa inwestycja winna być realizowana w oparciu o ustalone parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy, które pozwolą na lokalizację parkingów bez uszczerbku dla powierzchni biologicznie czynnej.
		9. Wprowadzenie zakazu usuwania drzew na których usunięcie jest wymagane uzyskanie zezwolenia. W przypadku niezbędnego usunięcia drzew (w tym usuwania gatunków	-	-			-		Ad. 9 Uwaga nieuwzględniona - w ustaleniach projektu planu nie wprowadza się zapisu o „zakazie usuwania drzew” oraz „kompensacjach przyrodniczych”, gdyż odbywają się one zgodnie

			inwazyjnych) konieczność wykonania kompensacji przyrodniczych w postaci nowych nasadzeń w ilości i o obwodach nie mniejszych od ilości i obwodów drzew usuwanych z zastosowaniem gatunków rodzimych.							z przepisami odrębnymi. Dodatkowo wyjaśnia się, że zgodnie z zasadami techniki prawodawczej nie można w ustaleniach planu powielać zapisów zawartych w przepisach odrębnych.
			10. Nowe zagospodarowanie terenu i architektura powinny uwzględniać najnowocześniejsze technologie proekologiczne. Rozwiązania w zakresie: zagospodarowania, spełnienia uwarunkowań przyrodniczych, konstrukcji, komunikacji, materiałów wykończeniowych, instalacji muszą odpowiadać wysokim standardom energooszczędności i nowoczesnych technologii proekologicznych, w tym obowiązek: a) (...); b) (...) c) zagospodarowania wszystkich dachów jako instalacji fotowoltaicznych lub/ i zielonych dachów (dach obsadzony trwale roślinnością), terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, kawiarnianych, innych celów użytkowych.	-	-			-		Ad. 10 W art. 15 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określony został zakres planu miejscowego. W związku z powyższym nie wprowadza się w projekcie planu ustaleń nakazujących stosowanie rozwiązań spełniających wysokie standardy energooszczędności oraz nowoczesnych technologii proekologicznych.
			11. Dopuszcza się zwiększenie tolerancji ustalonej wysokości o 1,5 m - wyłącznie w przypadku zastosowania zielonego dachu intensywnego. Dach zielony „intensywny” winien mieć wskazane warunki: a) powierzchnia biologicznie czynna powinna zajmować minimum 50% powierzchni całego dachu budynku, przy czym: na co najmniej 10% tej powierzchni, grubość warstwy biologicznie czynnej nie może być mniejsza niż 100 cm. Powierzchnia ta powinna zostać w całości pokryta roślinnością niską lub średnią. Na pozostałych 90% tej powierzchni biologicznie czynnej nie może być mniejsza niż 40 cm. Powierzchnia ta powinna być w całości pokryta roślinnością niską lub średnią. b) należy zrealizować automatyczny system nawadniania zieleni na dachu. c) dach ten powinien być dostępny dla wszystkich mieszkańców i użytkowników jako ogród.	-	-			-		Ad. 11 W projekcie planu stosuje się jedynie ustalenia, które są jednakowe dla wszystkich użytkowników. W związku z czym nie ma możliwości warunkowania wysokości zabudowy od rodzaju dachu zielonego. Ponadto, projekt planu nie ustala możliwości realizacji dachu zielonego intensywnego. Wprowadza możliwość dachu zielonego ekstensywnego (dach zielony ekstensywnym - należy przez to rozumieć dach zielony, utrzymany w stanie trwałym, o grubości warstwy zapewniającej naturalną wegetację roślin – min. 30 cm oraz pokryciu roślinnością taką jak: byliny i trawy z roślinnością zimozieloną).
			12. (...)							
			13. Sprzeciw wobec zawężenia terenu ZP.4 na rzecz US.2	-	-			ZP.4		Ad. 13 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
			14. Sprzeciw wobec zawężenia terenu ZP.6 na rzecz US. 1	-	-			ZP.6		Ad. 14 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.

			15. Sprzeciw wobec zmniejszenia strefy zieleni w obszarze US. 1 16. (...)	-	-		US.1		Ad.15 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
			17. Sprzeciw wobec zmniejszenia powierzchni terenu zieleni urządzonej ZPz.9 na rzecz powiększenia terenu MW/U.4	-	-		ZPz.9, MW/U.4		Ad.17 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania. <i>Wyjaśnienie:</i> Teren o symbolu MW/U.4 został powiększony o istniejący zjazd z drogi publicznej obsługujący istniejącą zabudowę w przedmiotowym terenie.
			18. Sprzeciw wobec usunięcia strefy zieleni osiedlowej w terenie zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej MW.10	-	-		MW.10		Ad.18 Przedmiotowa strefa została usunięta w celu umożliwienia realizacji w terenie o symbolu MW.10 wiaty śmietnikowej oraz miejsc postojowych obsługujących istniejącą zabudowę. Miejsca postojowe oraz wiata śmietnikowa obsługujące przedmiotową zabudowę zostały usunięte w wyniku realizacji zamierzenia inwestycyjnego jakim jest linia tramwajowa.
			19. Sprzeciw wobec powiększenia terenu zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej o symbolu MW.10 kosztem terenu zieleni urządzonej ZP.5	-	-		MW.10, ZP.5		Ad.19 Przedmiotowy fragment terenu o którym mowa w uwadze stanowi fragment działki na której zlokalizowany jest budynek mieszkalny wielorodzinny.
			20. Sprzeciw wobec usunięcia zapisu nakazującego kształtowania elewacji dla nowych budynków bądź rozbudowywanych części budynków w formie zieleni-pnącej lub pionowych ogrodów, w terenach MW/U.8, MN/U.1 ,U.14, US.1, US.2	-	-		MW/U.8, MN/U.1, U.14, US.1, US.2		Ad. 20 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
			21. Sprzeciw wobec zwiększenia maksymalnego wskaźnika powierzchni zabudowy w terenie MN/U.1, MN.1, MN.9	-	-		MN/U.1, MN.1, MN.9		Ad. 21 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
			22. Sprzeciw wobec zmniejszenia powierzchni komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych	-	-		-		Ad. 22 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
			23. Sprzeciw wobec zwiększenia maksymalnej wysokości zabudowy w strefie zmiany wysokości dla terenów o U.16 i U.17	-	-		U.16 U.17		Ad. 23 Wprowadzona zmiana wynika ze sposobu rozpatrzenia uwag złożonych podczas pierwszego wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu, w związku z czym utrzymuje się obecne rozwiązania.
228.	II.80	[...]*	W związku z istotnymi wadami polegającymi na sprzeczności ze Studium wnosi o: 1. ustalenie maksymalnej wysokości zabudowy do 36 m;	351 359	43 Krowodrza		MW/U.8	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-3, 7-12 oraz w części w pkt 4, 5	Ad.1 Studium dla przedmiotowego obszaru dopuszcza wysokość zabudowy do 36 m jednakże jest to wysokość maksymalna i możliwe jest wprowadzenie niższej wysokości. Projekt planu w związku z istniejącym zagospodarowaniem i w celu zapewnienia ład przestrzennego wprowadza dla przedmiotowego terenu wysokość nawiązując do wysokości budynków w zabudowie wielorodzinnej znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie.

			2. obniżenie minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla zabudowy wielorodzinnej do 45%;								Ad.2 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego nie jest zgodna z dokumentem Studium, które dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w Terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 50%.
			3. obniżenie minimalnego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla zabudowy usługowej do 20%;								Ad.3 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wielkość wskaźnika terenu biologicznie czynnego jest zgodna z dokumentem Studium, które dla zabudowy usługowej w Terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) określa minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego: 20 %. Niemniej jednak w związku z wprowadzeniem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami możliwa jest realizacja zarówno zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej jak i zabudowy usługowej. W celu ujednoczenia w całym terenie minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego dla każdego rodzaju zabudowy wprowadzono parametr taki jak dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.
			4. zmianę wskaźnika intensywności zabudowy z 0,2-1,0 na odpowiedni do funkcji terenu i wskazań studium – 0,2-4,5 (lub więcej)								Ad. 4 Uwaga uwzględniona w zakresie podniesienia maksymalnego wskaźnika intensywności zabudowy ze względu na zwiększenie wskaźnika powierzchni zabudowy. Uwaga nieuwzględniona w zakresie podniesienia go do poziomu 4,5 (lub więcej).
			5. ustalenie wskaźnika powierzchni zabudowy na 60%, a przynajmniej na 35%;								Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie przyjęcia wskaźnika powierzchni zabudowy na poziomie 60% ze względu na przyjętą wartość minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego: 50%.
			6. (...)								
			7. wpisania do planu, iż działki nr 351 i 359 obr. 43 Krowodrza są położone w strefie zabudowy śródmiejskiej - zgodnie ze Studium								Ad. 7 Zgodnie ze Studium zabudowa śródmiejska występuje w strukturalnych jednostkach urbanistycznych nr 1, 2, 3, 6, 7, 8, 11, 12 – a nie w jednostce nr 24 „Prądnik Biały”.
			8. wprowadzenia do zapisów planu określenia „dom studencki” i „hostel” i określenie wskaźnika dot. minimalnej liczby miejsc postojowych i minimalnej liczby stanowisk postojowych dla rowerów — nie więcej niż 10 miejsc na 100 łóżek, w związku z tym, że użytkownicy tego typu obiektów najczęściej w ogóle nie korzystają z własnych środków transportu lecz poruszają się komunikacją miejską.								Ad.8 Uwaga nieuwzględniona w zakresie wprowadzenia do projektu planu definicji „hostelu”. Zgodnie z polityką parkingową Miasta przyjętą uchwałą Rady Miasta Krakowa (Uchwała Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) w projektach planów miejscowych określa się minimalną liczbę miejsc postojowych, wliczając miejsca w garażach, odniesioną odpowiednio do funkcji obiektów lub do funkcji ich części. Przedmiotowa uchwała określa rodzaj obiektu dla którego przewidywana jest określona liczba miejsc postojowych. Wśród obiektów nie ma wyszczególnionych hosteli w związku z powyższym liczba miejsc postojowych będzie jednoznacznie przyjmowana na etapie uzyskiwania decyzji o pozwoleniu na budowę mając na uwadze budynki zamieszkania zbiorowego wskazane w powyższej uchwale.

			<p>9. usunięcia punktu dot. „nakazu realizacji dachu zielonego ekstensywnego dla nowych budynków usługowych bądź rozbudowywanych części budynków usługowych”.</p> <p>10. usunięcia punktu dot. „nakazu realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych (w tym urządzeń budowlanych z nimi związanych) z uwzględnieniem drzew, o powierzchni nie mniejszej niż 20% z ustalonej wielkości minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego, o którym mowa w lit. b,”</p> <p>11. usunięcia punktu dot. nakazu stosowania elewacji z elementów ażurowych z dopuszczeniem stosowania elementów pełnych na 30% elewacji dla garaży i parkingów nadziemnych, w terenach zabudowy usługowej MW/U.8”.</p> <p>12. Dopuszczenie w planie braku obowiązku zapewniania nowych miejsc parkingowych w przypadku realizacji rozbudowy i nadbudowy istniejących obiektów budowlanych oraz budowanych na podstawie pozwoleń na budowę wydanych przed wejściem w życie planu „Siewna” zlokalizowanych na działkach nr 351, 359 obr. 43 Krowodrza - w przypadku jeśli nadbudowa lub rozbudowa nie powoduje powstania nowych, odrębnych lokali.</p> <p><i>Uwaga zawiera obszernie uzasadnienie.</i></p>						<p>Ad.9 Projekt planu wyznacza dla terenu o symbolu MW/U.8 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 50 % oraz nakaz realizacji dachów zielonych ekstensywnych w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.</p> <p>Ad.10 Projekt planu wyznacza dla terenu o symbolu MW/U.8 minimalny wskaźnik terenu biologicznie czynnego na poziomie 50 % oraz nakaz realizacji komponowanej zieleni poza obrysem istniejących i projektowanych obiektów budowlanych w celu polepszenia jakości i stanu środowiska oraz klimatu lokalnego.</p> <p>Ad. 11 Przedmiotowe ustalenia zostały wprowadzone do projektu planu w celu zapewnienia właściwej wentylacji obiektu i polepszenia jego estetyki.</p> <p>Ad.12 Ustalenia projektu planu dopuszczają utrzymanie dotychczasowej liczby miejsc postojowych w przypadku zamiaru wykonywania robót budowlanych w istniejących budynkach, polegających na: <ul style="list-style-type: none"> • remoncie lub przebudowie niezwiązanej ze zmianą sposobu użytkowania obiektu budowlanego, o ile nie spowoduje to zwiększenia liczby samodzielnych lokali mieszkalnych, • termomodernizacji, • lokalizacji pochylni i ramp dla osób ze szczególnymi potrzebami, szybów windowych i klatek schodowych zewnętrznych, • rozbudowie, o ile nie spowoduje to zwiększenia ilości samodzielnych lokali mieszkaniowych, Inne rozwiązania mogą spowodować brak miejsc postojowych w ramach rozbudowywanego budynku dla jego mieszkańców.</p>	
229.	II.117	[...]*	<p>1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zielen publiczną.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru</p>	51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100,	42 Krowodrza		MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6, 7 oraz w części w pkt 4, 5	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.</p> <p>Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod</p>

		<p>oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93) i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. Utrzymanie drzewostanu jest niezbędne jako strefy izolacyjnej, gdyż przebiegająca na wysokim nasypie obwodnica kolejowa przeznaczona jest również do przewozu ładunków niebezpiecznych. Brakiem konsekwencji jest zawężenie w projekcie planu pasa zieleni ZPz.1 wzdłuż nasypu kolejowego w części zachodniej. Począwszy od stacji trato jest on zawężony do 10 metrów pomimo, że tam właśnie istnieje pas drzewostanu o szerokości do 40 m.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>3) (...)</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu w.w dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w(§15.1.4),„dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji”.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy oraz zagospodarowania działek (np. obowiązku nasadzenia szpaleru drzew wzdłuż nasypu kolejowego, między innymi dla tłumienia hałasu przejeżdżających pociągów)</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>	14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112						<p>tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zieleni przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej.</p> <p>Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.</p> <p>Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: <i>dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji.</i></p> <p>Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej-</p>
--	--	--	---	--	--	--	--	--	---

			7) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejno nr 14/58) tzw. „strefy zmiany wysokości zabudowy”. Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							Ad.7 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.
230.	II.118	[...]* [...]* [...]*	1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zielen publiczną. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>	51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108, 14/109, 14/110, 14/111, 14/112	42 Krowodrza		MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6-8 oraz w części w pkt 4, 5	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej. Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej. Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.	
			2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93) i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. Utrzymanie drzewostanu jest niezbędne jako strefy izolacyjnej, gdyż przebiegająca na wysokim nasypie obwodnica kolejowa przeznaczona jest również do przewozu ładunków niebezpiecznych. Brakiem konsekwencji jest zawężenie w projekcie planu pasa zieleni ZPz.1 wzdłuż nasypu kolejowego w części zachodniej. Począwszy od stacji trato jest on zawężony do 10 metrów pomimo, że tam właśnie istnieje pas drzewostanu o szerokości do 40 m. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							
			3) (...) <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							
			4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu w.w dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego							

			<p>dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w(§15.1.4), „dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji”.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>7) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy oraz zagospodarowania działek (np. obowiązku nasadzenia szpaleru drzew wzdłuż nasypu kolejowego, między innymi dla tłumienia hałasu przejeżdżających pociągów)</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p> <p>8) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejno nr 14/58) tzw. „strefy zmiany wysokości zabudowy”. Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>								
231.	II.144	[...]*	Wnosi sprzeciw w przedmiocie:	14/96	42		ZPz.1		Rada Miasta Krakowa nie	Ad.1	
	II.145	[...]*	1. par. 40.1 wyznaczającego Teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1	14/97;	Krowodrza				uwzględniła uwagi w pkt	Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej-	
	II.146	[...]*	<u>Uzasadnienie:</u> Działki znajdujące się w tej linii architektury przestrzennej są wykorzystywane przez właścicieli	14/98;					1-3	Ad.2 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.	
				14/99;						Ad.3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej-	
				14/100;						Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej-	
				14/101;						Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: „dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji”.	
				14/102;						Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej-	
										Ad.7 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej-	
										Ad.8 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.	

			<p>tych działek od 1997r. jako tereny prywatne o charakterze rekreacyjnym, jako miejsca postojowe dla samochodów właścicieli tych działek jak również jako zaplecze dla istniejących w sąsiedztwie domów jednorodzinnych właścicieli działek mieszkających w zabudowie oznaczonej: MN.3; MN.4; MN.5; MN.6.</p> <p>2. zatwierdzenia i pozwolenia wykonania zabudowy budynkiem wielopoziomowym, garażem nadziemny z budynkiem gospodarczym wyłącznie dla działki nr 14/94 i 14/95 zmieniając identyfikację tego terenu nadając jej nową identyfikację terenu pod nr działki KU.3. Wnosi aby wszystkie działki przeznaczone pod ZPz.1 zmienić i zatwierdzić na KU.3 – w zakresie jakim została zatwierdzona kwalifikacja działek 14/94 i 14/95, gdzie dozwolono wykonanie zabudowy budynkiem wielopoziomowym, garaż nadziemny z budynkiem gospodarczym.</p> <p>3. „Zasady utrzymania, przebudowy, remontu, rozbudowy, i budowy układu komunikacyjnego” - wnosi o wyłączenie z §15.1 pkt 2: b – KDD.1 do szerokości 19 metrów to jest ul. Rokosza wzdłuż nasypu kolejowego c- KDD.2 do szerokości 17 metrów to jest ul. Rokosza na odcinku od nr. 15 do nr 27 d – KDD.3 do szerokości 17 metrów to jest ul. Lechonia e – KDD.4 do szerokości 10 metrów to jest ul. Herwina-Piątka - boczna (Kotarby) f- KDD.5 do szerokości 22 metrów to jest ul. Herwina-Piątka - to jest główna ulica od ul. Górnickiego g- KDD.6 do szerokości 18 metrów to jest ul. Herwina-Piątka - to jest boczna do kortów tenisowych</p> <p>Na dzień dzisiejszy stan wszystkich dróg znajdujących się na osiedlu Biały Prądnik które są oznaczone symbolem – KDD.1; KDD.2; KDD.3; KDD.4; KDD.5; KDD.6 mają szerokość 5 metrów.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>	14/103; 14/104; 14/105; 14/106; 14/107; 14/108; 14/109; 14/110; 14/111; 14/112 14/94 14/95						<p>konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodziną oraz w celu zapewnienia ochrony akustycznej.</p> <p>Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodziną oraz w celu zapewnienia ochrony akustycznej.</p> <p>Ad.3 Zgodnie z wnioskami Zarządu Dróg Miasta Krakowa zawartymi w piśmie znak: RW.460.4.19.2019 z dnia 22 października 2019 r., wszystkie drogi wewnętrzne i drogi publiczne pozostające w zarządzie tej jednostki powinny zostać wyznaczone na rysunku planu. Ponadto wniesiono, aby wszystkie dotychczasowe drogi wewnętrzne były wyznaczone liniami rozgraniczającymi na rysunku planu jako drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w związku z powyższym wymienione w uwadze drogi zostały w projekcie planu ujęte jako drogi publiczne klasy dojazdowej oznaczone symbolami od KDD.1 do KDD.6. Ponadto należy zauważyć, że szerokość 5m wymieniona w uwadze odnosi się tylko do szerokości jezdni a nie całego pasa drogowego w skład którego wchodzi również chodniki i oświetlenie.</p>
232.	II.160	I-TAC sp. z .o.o.	<p>Wnosi o zmianę wysokości zabudowy wielorodzinnej w terenie MW/U.4 z projektowanych 18 m na 21 m.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>	1032 1033 1034 904 903 905 902	43 Krowodrza		MW/U.4		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Studium dla przedmiotowego obszaru dopuszcza wysokość zabudowy do 36 m jednakże jest to wysokość maksymalna i możliwe jest wprowadzenie mniejszej wysokość. Projekt planu w związku z istniejącym zagospodarowaniem i w celu zapewnienia ład przestrzennego wprowadza dla przedmiotowego terenu wysokość nawiązując do wysokości budynków w zabudowie wielorodzinnej znajdujących się w przedmiotowym terenie.</p>
233.	II.161	[...]*	<p>Wnosi by w terenie MW/U.4 dopuścić wysokość zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej do 25 m.</p> <p><i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i></p>	1032 1033	43 Krowodrza		MW/U.4		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	<p>Studium dla przedmiotowego obszaru dopuszcza wysokość zabudowy do 36 m jednakże jest to wysokość maksymalna i możliwe jest wprowadzenie mniejszej wysokość. Projekt planu w związku z istniejącym zagospodarowaniem i w celu zapewnienia ład przestrzennego wprowadza dla przedmiotowego terenu</p>

									wysokość nawiązując do wysokości budynków w zabudowie wielorodzinnej znajdujących się w przedmiotowym terenie.
234.	II.162	[...]*	Wnoszą by w terenie MW/U.4 zwiększyć wskaźnik wysokości zabudowy z 18 m do 25 m – co jest zgodne ze Studium.	1032 1033	43 Krowodrza		MW/U.4	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Studium dla przedmiotowego obszaru dopuszcza wysokość zabudowy do 36 m jednakże jest to wysokość maksymalna i możliwe jest wprowadzenie mniejszej wysokości. Projekt planu w związku z istniejącym zagospodarowaniem i w celu zapewnienia ład przestrzennego wprowadza dla przedmiotowego terenu wysokość nawiązując do wysokości budynków w zabudowie wielorodzinnej znajdujących się w przedmiotowym terenie.
	II.163	[...]*	<i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>						
235.	II.164	[...]*	Wnosi o zmianę wskaźnika wysokości w obszarze MW/U.4 z 18 m do 21 m.	1032 1033	43 Krowodrza		MW/U.4	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi	Studium dla przedmiotowego obszaru dopuszcza wysokość zabudowy do 36 m jednakże jest to wysokość maksymalna i możliwe jest wprowadzenie mniejszej wysokości. Projekt planu w związku z istniejącym zagospodarowaniem i w celu zapewnienia ład przestrzennego wprowadza dla przedmiotowego terenu wysokość nawiązując do wysokości budynków w zabudowie wielorodzinnej znajdujących się w przedmiotowym terenie.
			<i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>						
236.	II.166	Krajowa Izba Gospodarcza Elektroniki i Telekomunikacji	1) Wnosi o wykreślenie z §7 ust. 8 zapisu dotyczącego zakazu lokalizacji wolnostojących masztów z zakresu łączności publicznej na większości z określonych w planie terenów. Przedmiotowy zapis stoi w sprzeczności z interesem społecznym oraz blokuje możliwość jakichkolwiek inwestycji w rozwój sieci telekomunikacyjnej na obszarze objętym planem.	obszar planu	-		obszar planu	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 4	Ad. 1 Zgodnie z Wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 22 kwietnia 2021 r. (sygn.. akt II SA/Kr 210/21) w art. 46 ustawy z 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (...) <i>nie chodzi tutaj o to, że w planie miejscowym nie mogą być umieszczane w ogóle zakazy dotyczące urządzeń łączności publicznej. Chodzi bowiem o takie zakazy (oraz inne rozwiązania), które mogłyby uniemożliwić lokalizowanie inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej. Potwierdzeniem tego jest stanowisko judykatury. W aspekcie ogólnym wypowiedział się tutaj NSA w wyroku z dnia 23 września 2020 z. II OSK 1925/20, LEX nr 3100472 następująco: „ Przepisy art. 46 ust. 1 i 2 ustawy z 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych określają reguły w zakresie tworzenia przepisów dotyczących sytuowania infrastruktury telekomunikacyjnej w nowo uchwalanych planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego, jak też są wskazówkami w zakresie wykładni postanowień planów miejscowych, które obowiązywały w dacie wejścia w życie powołanych przepisów. Przepisy te mają w pewnym sensie korygować postanowienia planu, a z pewnością postanowienia planu muszą być interpretowane zgodnie z celem ustawy wyrażonym w Sygn. aktII SA/Kr 210/21 jej art. 46. Ratio legis art. 46 ust. 2 ustawy jest zatem prawo do zabudowy inwestycji w zakresie łączności publicznej, chyba że jej realizacja naruszałaby zakazy lub ograniczenia ustanowione w planie. Regułą jest możliwość zabudowy infrastrukturą telekomunikacyjną, natomiast wyjątkiem ograniczenia lub zakazy ustanowione w tym planie miejscowym. Zgodnie z regułą excepciones non sunt extendae należy przyjąć, że wyjątki od prawa do zabudowy telekomunikacyjnej muszą być interpretowane ściśle. Zatem zakazy lub ograniczenia wyrażone w planie miejscowym muszą odnosić się wprost do tego rodzaju zabudowy”.</i> <i>Jednocześnie w innym wyroku NSA wskazał, że „Przepis art. 46 ustawy z 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych nie przyznaje przedsiębiorcom telekomunikacyjnym autonomicznego uprawnienia do kształtowania polityki przestrzennej. Podkreślić bowiem należy, że art. 46 ust. 1 ustawy dopuszcza także możliwość istnienia określonych zakazów i ograniczeń, które wiążąco będą kształtowały uprawnienia przedsiębiorcy telekomunikacyjnego do określenia lokalizacji stacji bazowych telefonii komórkowej” (wyrok NSA z dnia 25 lutego 2020 z. II OSK 2627/18, LEX nr 3111258). Zatem zakazy z art. 46 ust. 1 mają charakter celowy, a nie absolutny. Cel ten został precyzyjnie wskazany w wyroku NSA z dnia 21 kwietnia 2020 z. II OSK 2487/19, LEX nr 3036981:</i>

										<p>„Istotą wprowadzenia regulacji z art. 46 ust. 1 i 2 ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych jest stworzenie takiej zasady prawnej, która finalnie ma na celu zapewnienie jak największej liczbie odbiorców dostępu do bezprzewodowych sieci telekomunikacyjnych. Zasada ta pozwala zatem na dokonywanie oceny celowości wprowadzonych w planie miejscowym zakazów i ograniczeń, co jednocześnie wymaga wykazania, że w przeciwnym razie obowiązująca treść planu miejscowego będzie prowadziła do powstawania obszarów niedostępnych dla rozwoju sieci bezprzewodowych, a więc sprzecznych z celami ustawy”.</p> <p>Trzeba kategorycznie stwierdzić, że wskazany (...) zakaz lokowania wolnostojących masztów z zakresu łączności w obszarze Planu w żadnym stopniu nie oznacza ograniczenia rozwoju sieci bezprzewodowych. Oznacza tylko, że pewien rodzaj urządzeń łączności, w tym przypadku maszt, został wykluczony jako nośnik lokowania tych urządzeń na innych nośnikach. (...)</p> <p>W związku z powyższym wszędzie tam gdzie w wyznaczonych terenach przeznaczeniem lub jednym z przeznaczeń jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wprowadzono zakaz lokalizacji wolnostojących masztów z zakresu łączności publicznej. Podobny zakaz wprowadzono w terenach zieleni urządzonej gdyż przedmiotowe przeznaczenie nie jest wymienione w art. 46 ust. 2 i wg przedmiotowego ustępu nie jest przeznaczeniem w którym można lokalizować wolnostojące maszty infrastruktury telekomunikacyjnej.</p> <p>Ponadto w § 7 ust. 8 zostały wymienione tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz tereny zabudowy usługowej z zakresu oświaty, kultury, zdrowia i sportu gdzie obowiązuje zakaz lokalizacji masztów, ze względu na istniejące zagospodarowanie tzn. istniejące budynki oraz zielen publiczną.</p> <p>We wszystkich terenach wymienionych w § 7 ust. 8 możliwa jest lokalizacja infrastruktury telekomunikacyjnej o nieznacznym oddziaływaniu.</p>
										<p>2) Wnosi o wykreślenie z §7 ust. 8 zapisu: <i>infrastruktura telekomunikacyjna nie może powodować zakłóceń lub negatywnego oddziaływania na urządzenia radiolączności kolejowej bądź urządzenia sterowania ruchem kolejowym.</i></p> <p>3) (...)</p>
										<p>4) Wnosi o wykreślenie z §7 ust. 8 zapisu dotyczącego maksymalnych wysokości zabudowy. Zapis dotyczący maksymalnych wysokości zabudowy jest rozwiązaniem , które stoi w sprzeczności z interesem społecznym oraz blokują możliwość jakichkolwiek inwestycji w rozwój sieci telekomunikacyjnej na obszarze objętym planem.</p>
										<p>Ad.2</p> <p>W przypadku terenów przyległych do linii kolejowych o znaczeniu państwowym należy uzgodnić projekty planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego. Zgodnie z wytycznymi UTK przy zapisach związanych z lokalizowaniem obiektów infrastruktury telekomunikacyjnej należy wskazać wymóg braku powodowania zakłóceń bądź negatywnego oddziaływania na urządzenia radiowe łączności kolejowej bądź urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz określić maksymalną wysokość zabudowy w taki sposób, aby umożliwić lokalizację urządzeń radiolączności kolejowej. Ze stanowiskiem UTK można zapoznać się na stronie https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/17332,Istotne-zagadnienia-podczas-tworzenia-miejscowego-planu-zagospodarowania-przestr.html.</p> <p>Ad.4</p> <p>Projekt planu wprowadza dla terenów z istniejącą zabudową mieszkaniową wielorodzinną maksymalną wysokość zabudowy z uwzględnieniem wysokości istniejących budynków wraz z infrastrukturą techniczną znajdującą się na dachach przedmiotowych budynków. W przeważającej części różnice wysokości między najniższym punktem dachu a najwyższym punktem infrastruktury technicznej wynoszą 3 m. W kilku przypadkach (m. in. teren MW/U.7) ze względu na zróżnicowane wysokości elementów bryły budynku operator sieci komórkowej</p>

										ma możliwość lokalizacji masztów na budynkach o wysokości 7m. Wprowadzona maksymalna wysokość zabudowy jest obligatoryjnym elementem zakresu planu miejscowego wymaganym Ustawą. Projekt planu wprowadza takie wartości maksymalnej wysokości zabudowy dla istniejących budynków aby można było zrealizować przedmiotowe przedsięwzięcia. Ponadto w świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy) i wprowadza dla przedmiotowych terenów określone wartości maksymalnej wysokości zabudowy.
237.	II.182	[...]* i [...]* (nazwisko nieczytelne)	1) Ograniczenie obszaru MN.1 poprzez zmniejszenia jego zasięgu do obszaru istniejącej zabudowy jednorodzinnej osiedla przy ul. Górnickiego, w zamian poszerzając obszar ZP.1 (przy rzece Prądnik) z przeznaczeniem go w co najmniej 50 % na zielen publiczną. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>	51/25, 51/26, 51/13 51/18, 14/121, 14/76, 14/77, 14/78, 14/79, 51/19, 51/20, 47/2, 46, 13, 14/93, 14/5, 51/17, 14/40, 14/41, 14/42, 14/43, 14/44, 14/45, 14/46, 14/47, 14/48, 14/49, 14/50, 14/51, 14/52, 14/53, 14/54, 14/55, 14/56, 14/57, 14/58, 14/95, 14/96, 14/97, 14/98, 14/99,	42 Krowodrza		MN.1, ZP.1, ZPz.1, MN/U.1, US.3, KU.3, KDD.1, KDD.2, KDD.3, KDD.4, KDD.5, KDD.6		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1, 2, 6-8 oraz w części w pkt 4, 5	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie ograniczenia powierzchni terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o symbolu MN.1. Projekt planu wprowadza w rejonie rzeki Prądnik teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZP.1 (teren wprowadzony zgodnie z obowiązującym planem miejscowym „Dolina Prądnika”) oraz strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych z zakazem realizacji zabudowy w celu odsunięcia zabudowy mieszkaniowej jak najdalej od doliny rzecznej. Teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oznaczony symbolem MN.1 w którym wyznaczono strefę zieleni urządzonej obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej. Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany przeznaczenia terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami o symbolu MN/U.1 oraz terenu usług sportu i rekreacji o symbolu US.3 pod tereny zieleni urządzonej ZPz.1. Projekt planu wprowadza w rejonie linii kolejowej teren zieleni urządzonej oznaczony symbolem ZPz.1 - teren stanowiący zielony bufor który pełni oraz będzie pełnić funkcję ochrony akustycznej. Przedmiotowy teren w którym wyznaczono strefę zieleni w ramach terenów inwestycyjnych obecnie użytkowany jest jako zielen przydomowa. Wprowadzone ustalenia dotyczące ww. strefy zieleni, minimalnego wskaźnika terenu biologicznie czynnego na poziomie 60 % oraz maksymalnej wysokości zabudowy 9m wymuszają na inwestorze realizację budynków o niewielkich gabarytach z dużym udziałem powierzchni biologicznie czynnej. Ad.4 Uwaga nieuwzględniona w zakresie opisu faktycznej szerokości pasa drogowego na całym przebiegu przedmiotowych dróg. Załącznik nr 1 do uchwały jest jej integralną częścią. W związku z tym rysunek planu wykonany w skali 1:1000 należy rozpatrywać łącznie z uchwałą.
			2) Usunięcie z tekstu i rysunku Planu SIEWNA zapisu dot. możliwości zabudowy jednorodzinnej i usługowej z obszaru oznaczonego MN/U.1 (dz. nr 13) i US.3 (dz. nr 14/93)i ustalenie w tym miejscu obszaru ZPz.1 aż do rzeki Prądnik. Utrzymanie drzewostanu jest niezbędne jako strefy izolacyjnej, gdyż przebiegająca na wysokim nasypie obwodnica kolejowa przeznaczona jest również do przewozu ładunków niebezpiecznych. Brakiem konsekwencji jest zawężenie w projekcie planu pasa zieleni ZPz.1 wzdłuż nasypu kolejowego w części zachodniej. Począwszy od stacji trato jest on zawężony do 10 metrów pomimo, że tam właśnie istnieje pas drzewostanu o szerokości do 40 m. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							
			3) (...) <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>							
			4) W konsekwencji w/w zgłoszonego wniosku (pkt 3) wnosimy o zweryfikowanie w tekście Planu §15.1.4 tj opisów szerokości dróg w liniach rozgraniczających . Proponujemy, aby dołączone było wyraźne wyjaśnienie, że faktyczne szerokości pasa drogowego na całym przebiegu w.w dróg wynikają wyłącznie z rysunku Planu, a wymienione w tekście maksymalne szerokości pasa drogowego dotyczą wymiaru wynikającego z niezbędnych	14/100, 14/101, 14/102, 14/103, 14/104, 14/105, 14/106, 14/107, 14/108,						

			poszerzeń przestrzeni pasa drogowego w obrębie skrzyżowań. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>	14/109, 14/110, 14/111, 14/112,							
			5) Wnosimy o korektę zapisu w projekcie planu tj. wyodrębnienia obszaru KU.3 z ogólnego opisu dotyczącego terenów i urządzeń komunikacji. Proponujemy zapis dla KU.3 w (§15.1.4) „dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji”. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>								Ad.5 Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej formy zapisu: <i>dopuszcza się garaż lub parkowanie nadziemne, wykluczając inne funkcje obsługi urządzeń komunikacji.</i>
			6) Wnosimy o dopuszczenie w obszarze ZPz.1 (na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr działki 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla zabudowy garażowej nadziemnej (tak jak KU.3) i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>								Ad.6 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			7) Dopuszczenie w obszarze ZPz.1 na działkach o nr 14/95,14/96 i kolejnych aż do nr 14/112, będących własnością mieszkańców osiedla, zabudowy garażowej i ustalenie dla niej jednolitego sposobu usytuowania i formy zabudowy. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>								Ad.7 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną w celu zapewnienia ochrony akustycznej.
			8) Wnosimy o wykreślenie bądź doprecyzowanie zapisu w tekście planu wprowadzonej dla zabudowy przy ul. Lechonia (dz. o nr 14/40,14/41 i kolejnego nr 14/58) tzw. „strefy zmiany wysokości zabudowy”. Należy wprowadzić zakaz zmiany wysokości istniejących budynków. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie.</i>								Ad.8 Projekt planu zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt. 6 Ustawy musi wyznaczyć maksymalną wysokość zabudowy dla terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W związku z powyższym projekt planu w sposób jednoznaczny określa wysokość dla strefy zmiany wysokości na poziomie 11m. Wprowadzenie zakazu zmiany wysokości istniejących budynków bez określenia wysokości zabudowy jest niezgodne z Ustawą.
238.	II.183	[...]*	1) (...) <i>Uwaga zawiera obszernie uzasadnienie.</i>	1180/3	43 Krowodrza			KDD.14, KDD.18, KDD.19		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części w pkt 3	Ad.3 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww.
	II.184	[...]*	2) (...) <i>Uwaga zawiera obszernie uzasadnienie.</i>								
	II.185	[...]*									
	II.186	[...]*	3) Nie zgadzam się na poszerzenie wewnętrznej drogi KDD.14								

			<i>Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.</i>							jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączone tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto projekt planu na rysunku planu wyznacza szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
239.	II.191	[...]*	<p>1. Wnosi o zmianę przeznaczenia terenu na przedmiotowej działce, zgodnie ze Studium, tylko na tereny Mieszkaniowe Wielorodzinne, tak aby na całym obszarze działki obowiązywały tylko tereny MW/U.6,</p> <p>2. Wnosi o zwiększenia wskaźnika intensywności zabudowy na przedmiotowej działce do 3,4,</p> <p>3. Wnosi o zwiększenie dopuszczalnej wysokości budynków w zabudowie mieszkalnej do 36 m poza pasem 60 m od torów kolejowych.</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	1053/1	43 Krowodrza		U.9, MW/U.6		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 2, 3 oraz w części w pkt 1	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie południowej części przedmiotowej działki o przeznaczeniu pod teren drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.20 ze względu na konieczność wprowadzenia właściwych parametrów drogi publicznej na przedmiotowym odcinku.</p> <p>Ad.2 Uwaga nieuwzględniona w zakresie podniesienia wskaźnika intensywności zabudowy do poziomu 3,4 ze względu na przyjętą w przedmiotowym terenie maksymalną wysokość.</p> <p>Ad.3 W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy). Proponowana w uwadze wysokość zabudowy nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej – MW w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) w rejonie torów kolejowych i ul . Opolskiej wprowadza wysokość 25m. W związku z powyższym, w projekcie planu maksymalna wysokość zabudowy została ustalona na takim poziomie w terenie MW/U.6.</p>
240.	II.192	[...]*	<p>1. Propozycja jest niezgodna z zapisami STUDIUM uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa, będącego dokumentem nadrzędnym.</p> <p>2. (...)</p> <p>Uwaga zawiera obszerne uzasadnienie.</p> <p>3. (...).</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie.</p>	1180/3	43 Krowodrza		KDD.18		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	<p>Ad.1 Ustalenie w planie miejscowym przeznaczenia terenu pod tereny infrastruktury technicznej oraz komunikacji (drogi lokalne, dojazdowe, wewnętrzne, trasy i przystanki komunikacji szynowej w tym metro, miejsca postojowe i garaże podziemne) jest zgodne z każdą z wyznaczonych w studium funkcji zagospodarowania terenów, ustaloną dla obszarów w poszczególnych strukturalnych jednostkach urbanistycznych.</p>
241.	II.193	[...]*	<p>1. Wnosi sprzeciw (...) w przedmiocie §40.1 wyznaczającego Tereny zieleni urzędowej, oznaczone symbolem ZPz.1</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie.</p> <p>2. Wnosi aby wszystkie działki które w wyłożonym do wglądu projekcie Planu</p>	14/96, 14/108, 14/109	42 Krowodrza		ZPz.1, KU.3		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1-3	<p>Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28marca 2003r.o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną oraz w celu zapewnienia ochrony akustycznej.</p> <p>Ad.2</p>

			<p>zagospodarowania przestrzennego „SIEWNA” pod identyfikacją terenu: ZPz.1 zmienić i zatwierdzić na: KU.3. W zakresie jakim została zatwierdzona kwalifikacja sąsiadującej z działką składającego uwagę, działka nr R 14/94 oraz działka nr R14/95 na KU.3 gdzie dozwolono wykonanie zabudowy budynkiem wielopoziomowym garaż nadziemny z budynkiem gospodarczym.</p> <p><u>Uwaga zawiera uzasadnienie:</u></p>							<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie możliwości realizacji miejsc postojowych na powierzchni terenu oraz w garażach na działkach wymienionych w uwadze. Ze względu na zakaz realizacji zabudowy w odległości 10 m od obszaru kolejowego zgodnie z art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, 1378, 1778, z 2021 r. poz. 780, 784.) oraz konieczność wyznaczenia nieprzekraczalnych linii zabudowy od dróg publicznych w terenach z możliwością realizacji budynków, na przedmiotowych działkach pozostanie niewiele miejsca na realizację przedmiotowych inwestycji. Ponadto przedmiotowy teren zieleni urządzonej ZPz.1 został wyznaczony w celu zapewnienia bufora pomiędzy istniejącą linią kolejową a zabudową mieszkaniową jednorodzinną oraz w celu zapewnienia ochrony akustycznej</p>
			<p>3. Wnosi sprzeciw w przedmiocie: Zasady utrzymania, przebudowy, remontu, rozbudowy, i budowy układu komunikacyjnego, wnosi o wyłączenie z §15.1 pkt 2: b - KDD1 do szerokości 19 metrów to jest ul. Rokosza wzdłuż nasypu kolejowego c - KDD2 do szerokości 17 metrów to jest ul. Rokosza na odcinku od nr. 15 do nr 27 d - KDD3 do szerokości 17 metrów to jest ul. Lechonia e - KDD4 do szerokości 10 metrów to jest ul. Herwina-Piątka - boczna (Kotarby) f - KDD5 do szerokości 22 metrów to jest ul. Herwina-Piątka - to jest główna ulica od ul. Górnickiego g- KDD6 do szerokości 18 metrów to jest ul. Herwina-Piątka - to jest boczna do kortów tenisowych.</p> <p>Drogi te dla poszczególnych klas dróg projektu Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „SIEWNA” chcą ustalić szerokości dróg które odbiegają od szerokości dróg które zostały przekazane Decyzją z przedstawicielami osiedla BIAŁY PRĄDNIK do UMK. Na dzień dzisiejszy stan wszystkich dróg znajdujących się na osiedlu BIAŁY PRĄDNIK które są oznaczone symbolem - KDD1; KDD2; KDD3; KDD4; KDD5; KDD6 mają szerokość 5 metrów.</p>							<p>Ad.3 Zgodnie z wnioskami Zarządu Dróg Miasta Krakowa zawartymi w piśmie znak: RW.460.4.19.2019 z dnia 22 października 2019 r., wszystkie drogi wewnętrzne i drogi publiczne pozostające w zarządzie tej jednostki powinny zostać wyznaczone na rysunku planu. Ponadto wniesiono, aby wszystkie dotychczasowe drogi wewnętrzne były wyznaczone liniami rozgraniczającymi na rysunku planu jako drogi publiczne zgodnie z obecną własnością gminy Kraków. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie w związku z powyższym wymienione w uwadze drogi zostały w projekcie planu ujęte jako drogi publiczne klasy dojazdowej oznaczone symbolami od KDD.1 do KDD.6. Ponadto należy zauważyć, że szerokość 5m wymieniona w uwadze odnosi się tylko do szerokości jezdni a nie całego pasa drogowego w skład którego wchodzi również chodniki i oświetlenie.</p>
242.	II.195	Spółdzielnia mieszkaniowa „Prądnik Biały Wschód”	<p>Zgłasza stanowczy sprzeciw i wnioskuję o nie poszerzenie ulicy oznaczonej o symbolu KDD.14 (prostopadłej do ul Siewnej) na odcinku od nieruchomości Siewna 21a w kierunku Siewnej 23d.</p> <p><u>Uwaga zawiera uzasadnienie.</u></p>	KDD.14	-		KDD.14		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m. Przedmiotową drogę (KDD.14) pozostawia się bez zmian w pozostałym zakresie. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny zostać włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania</p>

										techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto projekt planu na rysunku planu wyznacza szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
243.	II.196	[...]*	1. Wnosi o rozwiązanie projektowe przebiegu drogi KDD.28 na Nieruchomości, w ten sposób, by projektowana droga KDD.28 nie przebiegała przez ww. działki nr 283/1, 284 43 Krowodrza względnie w przypadku konieczności przeprowadzenia drogi przez nieruchomość, wnosi o uwzględnienie zrealizowanych inwestycji na nieruchomości oraz celu umowy dzierżawy i zaprojektowanie drogi zgodnie z zamierzeniami planistycznymi, w ten sposób, iż będzie ona stanowiła drogę dojazdową do nieruchomości oznaczonych symbolem U14, a nie drogę przelotową, to znaczy, że status przelotowości winien zostać zmieniony z drogi dojazdowej na ślepy sięgacz. 2. (...) 3. (...)	283/1, 284	43 Krowodrza		U15, ZP.9, KDD.28		Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 4, 5 oraz w części w pkt 1	Uwaga nieuwzględniona w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> Przesunięcia zachodniego fragmentu drogi o symbolu KDD.28 w kierunku północnym ze względu na kolizje z projektowanym budynkiem dla którego wydano ostateczną decyzję o pozwoleniu na budowę, Wykluczenia połączenia terenów dróg publicznych o symbolach KDD.27 i KDD.28 ze względu na konieczność zapewnienia dodatkowego wjazdu na obszar objęty projektem planu.
			4. Wnosi o uwzględnienie możliwości bilansowania powierzchni biologicznie czynnej terenu ZP.9 z terenem o przeznaczeniu U.15.							Ad. 4 W związku z uwzględnieniem uwagi w pkt 2 i 3 wprowadzanie przedmiotowych ustaleń staje się bezzasadne.
			5. zmianę zapisów dla terenu o przeznaczeniu U.15, nakazujących obligatoryjnie urządzenie powierzchni biologicznie czynnej na dachu zielonym ekstensywnym lub w postaci pnączy ścian zielonych, poprzez wprowadzenie zapisów dopuszczających takie rozwiązania jako alternatywę wobec zieleni urządzonej tradycyjnie na gruncie, w zależności od możliwości uzyskania nakazanej powierzchni biologicznie czynnej na terenie działek 283/1, 284. <i>Uwaga zawiera uzasadnienie i załączniki.</i>							Ad.5 Dachy zielone wpływają pozytywnie na mikroklimat, pochłaniają zanieczyszczenia, gromadzą wodę opadową. W projekcie planu wprowadzono nakaz stosowania dachów zielonych ekstensywnych charakteryzujących się niewielkim ciężarem oraz małym nakładem pracy przy pielęgnacji. Są to układy cienkowieńcowe, nie przeznaczone do stałego użytkowania. W związku z powyższym utrzymuje się obecny nakaz stosowania dachu zielonego ekstensywnego.
244.	III.1	[...]*	1. Wnoszę o wycofanie się z planu poszerzenia drogi wewnętrznej oznaczonej w projekcie planu jako KDD.14 (przecznica od ul. Siewnej KDL.3) na odcinku od bloku Siewna 21c do Siewnej 23d, i przywrócenie jej prawnie istniejącego oznaczenia, jako drogi wewnętrznej (KDW). 2. (...) 3. (...) 4. (...) 5. (...) 6. (...)	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.

245.	III.2	SM Prądnik Biały Wschód'	Spółdzielnia Mieszkaniowa Prądnik Biały Wschód w Krakowie zgłasza stanowczy sprzeciw planowanemu poszerzeniu wewnętrznej ulicy „Siewna Boczna” na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. i wnioskuję o nie wprowadzanie żadnych zmian w tym terenie oraz dotychczasowym układzie ulicy oznaczonym symbolem KDD.14 . Wnosimy również o usunięcie bezzasadnego zapisu nazwania „ łącznikiem” ślepej drogi wewnętrznej oznaczonej jako KDD.14. Obecna szerokość ulicy na tym odcinku zabezpiecza z dużym zapasem płynny ruch samochodowy. Jest to ślepy odcinek drogi dojazdowej tylko do jednego budynku (Przychodni zdrowia). W związku z tym Mieszkańcy Spółdzielni PB W obawiają się, że za poszerzeniem drogi wiąże się ukryty cel, który w przyszłości umożliwi połączenie obecnej wewnętrznej ślepej drogi np. z ulicą Bursztynową lub ulicą Grażyny - wówczas spokojna i bezpieczna ślepa ulica, stanie się udręką dla mieszkańców. Planowane poszerzenie pasa drogi wchodzi w kolizję z murowaną altaną śmietnikową budynku Siewna 21 c.	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w części – w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
	III.3	SM Prądnik Biały Wschód'								
246.	III.5	[...]*	1. Wnoszę o wycofanie się z planu poszerzenia drogi wewnętrznej oznaczonej w projekcie planu jako KDD.14 (przecznica od ul. Siewnej KDL.3) na odcinku od bloku Siewna 21c do Siewnej 23d, i przywrócenie jej prawnie istniejącego oznaczenia, jako drogi wewnętrznej (KDW). 2. (...) 3. (...) 4. (...) 5. (...)	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
	III.9	[...]* [...]* [...]* [...]* [...]*								
247.	III.7	[...]*	1. Projekt obejmuje m.in. zmiany w obszarze ul. Siewnej, drogi która, aktualnie jest ciągiem pieszo- jezdny intensywnie wykorzystywanym przez dzieci uczęszczające do szkoły, przedszkola czy żłobka (w zakresie obszaru położonego w rejonie ul. Siewnej, gdzie w planie projektu wprowadzono zmiany linii rozgraniczających pomiędzy terenem drogi publicznej klasy dojazdowej KDD.14, terenem zieleni urządzonej ZP.13, terenem zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej MW.6, terenem ciągu pieszego oznaczonego KDX.5 - fragment zaczerpnięty z Państwa ostatniej prezentacji dostępnej na stronie https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=132759).	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1– w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu	Ad.1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany Terenu drogi publicznej klasy dojazdowej o symbolu KDD.14 na ciąg pieszo – rowerowy na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Ciągi pieszo – rowerowe nie powinny stanowić połączenia z drogą klasy lokalnej.
	III.8	[...]*								

			<p>W tym miejscu należy podkreślić, że szkoła podstawowa oraz pobliskie przedszkole to miejsca, które skupiają potężną liczbę dzieci (szkoła około 800 dzieci, przedszkole około 250 dzieci).</p> <p>Ul. Siewna jak i okoliczna ul. Grażyny to miejsce bardzo często uczęszczane przez mieszkańców osiedla udających się do pawilonu handlowego Auchan, placu Imbramowskiego, czy też do miejsca rekreacyjnego jakim jest malowniczy Park im. Tadeusza Kościuszki. Przebudowa drogi spowoduje zaburzenie równowagi, harmonii i co najważniejsze bezpieczeństwa mieszkańców, ich rodzin. Zmiany jakie Państwo planujecie w projekcie na stałe zakłócą spokojną enklawę Prądnika Białego. Osiedle stanowi miejsce licznych spacerów, zabaw dzieci, traktu rowerowego/pieszego, a zwiększona ruchliwość spowodowana przebudową drogi spowoduje kompletne zaburzenie równowagi i spokoju mieszkańców. Zmniejszy bezpieczeństwo dzieci, osób starszych, zwiększy zanieczyszczenie terenu i na stałe zniszczy walory estetyczne, ekologiczne terenów Prądnika Białego.</p> <p>Jednocześnie chciałabym zaproponować, aby w miejsce budowy drogi rozważyć utworzenie drogi pieszo-rowerowej, która w większym stopniu spełnia oczekiwania społeczne mieszkańców, nie zaburza równowagi ekologicznej oraz, co najważniejsze, nie zaburza bezpieczeństwa mieszkańców osiedla. Będzie ona mobilizowała do wzmocnienia aktywności fizycznej, dbania o zdrowie, przyrodę, otaczające nas środowisko.</p> <p>2. (...)</p>							<p>Droga dojazdowa to najniższa z <u>klas dróg publicznych</u> według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników.</p> <p>Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.</p>
248.	III.10	[...]*	<p>1. Wnoszę o wycofanie się z planu poszerzenia drogi wewnętrznej oznaczonej w projekcie planu jako KDD.14 (przecznica od ul. Siewnej KDL.3) na odcinku od bloku Siewna 21c do Siewnej 23d, i przywrócenie jej prawnie istniejącego oznaczenia, jako drogi wewnętrznej (KDW).</p> <p>2. (...)</p> <p>3. (...)</p> <p>4. (...)</p> <p>5. (...)</p> <p>6. (...)</p>	1181/15	43			KDD.14	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	<p>Ad.1</p> <p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d.</p> <p>Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne.</p> <p>Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników.</p> <p>Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.</p>
	III.11	[...]*								
	III.15	Rada i Zarząd Dzielnicy IV								
249.	III.12	Bruk - Bet	<p>Działając imieniem spółki Bruk-Bet sp. z o.o. z siedzibą w Niecieczy (dalej jako Spółka), której</p>	155, 156,	43 Krowodrza			U.14	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w	Uwaga nieuwzględniona w zakresie części działki nr 160.

			<p>jestem Prezesem Zarządu uprawnionym do jednoosobowej reprezentacji, w związku z ogłoszeniem i obwieszczeniem Prezydenta Miasta Krakowa dotyczącego sporządzania projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Siewna", na podstawie art. 18 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, składam uwagę dotyczącą przyjętego przeznaczenia części nieruchomości będącej w użytkowaniu wieczystym Spółki.</p> <p>Cała nieruchomość składa się obecnie z działek o numerach ewidencyjnych 155,156,157,158, 159, 160, 162, 163,164, obręb ewidencyjny 43, ujętych w księdze wieczystej o nr KRIP/00459765/7. Działki o numerach 155, 156, 157, 158, 159 objęte są miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru "LINIA TRAMWAJOWA OD PĘTU KROWODRZA GÓRKA DO GÓRKI NARODOWEJ ZACHÓD" w Krakowie - UCHWAŁA NR CVIII/1458/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 września 2010 r. Pozostałe działki ujęte zostały w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna” jako teren o przeznaczeniu „U.14”.</p> <p>Co istotne, na podstawie decyzji Prezydenta Miasta Krakowa o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia 23.06.2020 r. o nr 14/6740.4/2020 wraz z rygorem natychmiastowej wykonalności nieruchomość Spółki została podzielona, a następnie działki o nr 156, 157/1, 158/1, 162/1,163/1 zostały wywłaszczone. Decyzja nie jest jednak jeszcze ostateczna.</p> <p>W wyniku wyżej wskazanego wywłaszczenia nieruchomość Spółki straci istotną część swojej powierzchni, co bezpośrednio wpływa na możliwość dalszego prowadzenia dotychczasowej działalności składowej na jej terenie. W związku z tym zasadna jest już teraz zmiana przyjętego w projekcie planu sposobu zagospodarowania przestrzennego tej nieruchomości na przeznaczenie pod tereny „MW/U”, względnie „MWi/U”, co umożliwi najpełniejsze wykorzystanie tego terenu i koresponduje ze zmianami, które dokonują się w okolicy wskutek prowadzenia inwestycji dotyczącej linii tramwajowej.</p> <p>Wyjaśniam, że informację o sporządzaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Siewna", który obejmuje również teren nieruchomości Spółki, uzyskałem dopiero w dniu 7 stycznia 2022 roku, wobec czego niniejsza uwaga składana jest w najkrótszym możliwym terminie, a jednocześnie mieści się w terminie wyznaczonym przez Wydział Planowania Przestrzennego do składania uwag uzupełniających. Wobec tego wnoszę o przychylny ustosunkowanie się do teże uwagi.</p>	157, 158, 159, 160, 162, 163, 164					zakresie części działki nr 160	<p>W świetle art. 15 ust. 1 ustawy projekt planu jest sporządzony zgodnie z zapisami Studium, gdyż ustalenia Studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych (art. 9 ust. 4 ustawy).</p> <p>Proponowane w uwadze przeznaczenie nie jest zgodne z dokumentem Studium, które dla Terenów usługowych – U w strukturalnej jednostce urbanistycznej nr 24 (Prądnik Biały) wprowadza przeznaczenie podstawowe pod zabudowę usługową bez możliwości realizacji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.</p>
250.	III.13	[...]* [...]*	<p>Od urodzenia mieszkamy w Krakowie, ale odwiedziliśmy wiele większych i mniejszych aglomeracji w różnych miejscach naszego globu i z niepokojem przyglądamy się pewnym działaniom podejmowanym w Krakowie, które w</p>	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi -w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg</p>

			<p>konsekwencji przyczyniają się do pogorszenia komfortu życia mieszkańców miasta.</p> <p>Przykładem niech będzie fakt, iż temperatura powietrza w lecie w dzień i nocy szczególnie po upalnym dniu w centrum Krakowa, gdzie ulice i place wyłożone są kamiennymi płytami jest o kilkanaście stopni wyższa niż na obrzeżach. (Każdy logicznie myślący wie jakie są krótko i długoterminowe konsekwencje takiego stanu rzeczy).</p> <p>Odnosimy wrażenie, że na każdy skrawek ziemi na którym rośnie jeszcze coś zielonego czyha deweloper, aby wybudować kolejny biurowiec lub blok mieszkalny.</p> <p>Rozumiemy, że ludzie muszą mieć dach nad głową, ale można czerpać przykład opierając się na dobrych praktykach np. londyńskich specjalistów od zagospodarowania przestrzennego, którzy planując budowę budynków nie zapominają o zaprojektowaniu odpowiednio dużych przestrzeni zielonych.</p> <p>Od ponad 30 lat mieszkamy w Krakowie przy ulicy Siewnej i w niniejszym mailu chcieliśmy wyrazić kategoriyczny sprzeciw wobec projektu poszerzenia ulicy Siewnej.</p> <p>Działanie to przyniosłoby wiele negatywnych konsekwencji, między innymi takich jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> -zwiększenie ruchu pojazdów mechanicznych • zwiększenie zanieczyszczenia powietrza • zwiększenie zagrożenia wypadkami (uczniowie którzy uczęszczają do osiedlowej szkoły podstawowej i przedszkola przemierzają się pieszo, na hulajnogach i rowerach) • utrudnienia dla MPO w wywożeniu śmieci ze śmietników • zniszczenie ponad 30-letnich pięknych drzew (akacji i lip) • zlikwidowanie terenów zielonych • zwiększenie hałasu • -drastyczne pogorszenie komfortu życia lokalnej społeczności <p>W związku z powyższym wyrażamy swój sprzeciw wobec projektu poszerzenia jezdni i zmiany jej dotychczasowej kwalifikacji z drogi wewnętrznej na drogę dojazdową, który w konsekwencji przyniósłby więcej strat niż korzyści.</p>							<p>Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne.</p> <p>Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników.</p> <p>Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.</p>
251.	III.18	[...]* [...]*	<p>1. Zmianę w § 15.1 niżej wymienionych zapisów nadając im następujące brzmienie:</p> <p>l) drogę w terenie KDD.1 - od 7,2 do 8,0 m, z poszerzeniem do 18 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1</p> <p>m) drogę w terenie KDD.2 - od 8,4 do 9,3 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1 (w tekście planu wpisano tutaj omyłkowo drogę KDL.1).</p> <p>n) drogę w terenie KDD.3 - od 7,3 do 9,2 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z terenie KDD.1 drogą w</p>	14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/102, 14/103, 14/106, 14/107, 14/110, 14/111, 14/112, 51/26,	43 Krowodrza			KDD.1- KDD.6	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany w tekście projektu planu zapisów dotyczących szerokości wskazanych dróg w ich liniach rozgraniczających. Podane w edycji projektu planu szerokości są właściwe, a sposób ich określenia w tekście wystarczający.

			<p>terenie KDD.5 oraz z poszerzeniem do 16 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5.</p> <p>o) drogę w terenie KDD.4 - od 8,0 do 8,9 m, z poszerzeniem do 14 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5</p> <p>p) drogę w terenie KDD.5 - od 7,7 do 8,7 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1</p> <p>q) drogę w terenie KDD.6 - 6.7 m, z poszerzeniem do 15 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5.</p> <p>2. (...)</p> <p>3. (...)</p> <p>Uwaga zawiera uzasadnienie</p>	51/25, 51/17, 14/5						
252.	III.19	[...]*	<p>Działając w imieniu części właścicieli posiadających lokale we Wspólnocie Mieszkaniowej budynku przy ul. Turystycznej 15 w Krakowie zgłaszam uwagi do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”. Wnoszę o odstąpienie od poszerzania drogi oznaczonej jako KDD.14, na odcinku, od nieruchomości położonej przy ul. Siewnej 21c do Przychodni PPP i Dentystyki (ul. Siewna 23d) oraz innych zmian na terenie osiedla planowanych w miejscach mocno uczęszczanych przez pieszych i związanych z wieloma ważnymi punktami na osiedlowej mapie, takimi jak np. przedszkola, żłobki, szkoły i przestrzenie zielone. Obecna szerokość jezdni na w/w odcinku drogi oznaczonej jako KDD.14 zabezpiecza płynny ruch samochodowy. Przez kilkadziesiąt lat droga ta w obecnej szerokości, służyła użytkownikom osiedla nie stwarzając zagrożenia, proponowane zaś zmiany nie obędą się bez wpływu na mir osiedlowy i mogą stworzyć zagrożenie dla użytkowników i mieszkańców osiedla, w szczególności dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym, które intensywnie uczęszczają na tereny objęte proponowaną zmianą. W niedalekiej szkole i przedszkolu uczy się ponad tysiąc dzieci, wiele z nich mieszka w okolicznych blokach. Realizacja przedstawionego projektu zakłada zwiększenie natężenia ruchu drogowego, co stworzy dla dzieci znaczące i realne zagrożenie zdrowia lub życia. Kolejną grupą osób, licznie reprezentowaną w okolicy są osoby starsze, bardzo często odbierające dzieci ze szkoły lub przedszkola lub odpoczywające na terenach zielonych osiedla zwiększenie natężenia ruchu drogowego również obniży ich bezpieczeństwo. Znajdujące się w pobliżu ważne punkty przesiadkowe, pawilon handlowy Auchan, Plac Imbramowski i Park im. Tadeusza Kościuszki, generują duży ruch pieszych - wprowadzenie proponowanych zmian zwiększy zagrożenie dla pieszych. Tereny spacerowe okolicy, z dużą ilością drzew i krzewów stanowią miejsce zabaw dzieci, ruchu rowerowego i wspierają liczną populację ptaków, min. mazurków, sójek, dzięciołów i</p>	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14	<p>Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi – w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.</p>

			grubodziobów - należy wszelkim staraniem zadbać, aby nie zostały one w żadnym stopniu zniszczone. Reasumując powyższe, po wdrożeniu zaproponowanego w projekcie poszerzenia jezdni - spokojna enklawa, jaką stanowi obecnie okolica, zostanie drastycznie zaburzona, zniszczona zostanie jej harmonia. Zaproponowane zwiększenie natężenia ruchu pogorszy komfort i bezpieczeństwo mieszkańców, wystąpi duże zagrożenie wypadkowe, wzrost hałasu i zanieczyszczenie powietrza - zwłaszcza, że okoliczne tereny zielone, tak ważne dla jakości powietrza, też mogą zostać zniszczone lub utracone podczas proponowanej przebudowy.							
253.	III.20	Rada i Zarząd Dzielnicy IV	Wnioskuje się o likwidację poszerzenia drogi KDD.14 (dz. 1181/15, obręb K-43).	1181/15	43 Krowodrza			KDD.14	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi – w zakresie części terenu KDD.14 podlegającej wyłożeniu	Uwaga nieuwzględniona w zakresie zawężenia drogi do istniejącej jezdni o szerokości 3,5 m na odcinku od nieruchomości Siewna 21c w kierunku Siewnej 23d. Przeważająca część terenu komunikacji o symbolu KDD.14 jest własnością Gminy Kraków w Zarządzie Dróg Miasta Krakowa. W związku z powyższym zgodnie z wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa wszystkie drogi będące pod zarządem tej jednostki powinny zostać wprowadzone na rysunek projektu planu jako drogi publiczne. Ponadto zgodnie z wytycznymi ww. jednostki do dróg publicznych klasy lokalnej (ul. Siewna) powinny być włączane tylko drogi publiczne. Droga dojazdowa to najniższa z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy, w tym określa szerokość jezdni oraz chodników. Ponadto na rysunku projektu planu zostały oznaczone szpalery drzew do ochrony w ramach przedmiotowej drogi.
254.	III.23	[...]* (przez Kancelaria Radcy prawnego – [...]*)	W związku z ponownym wyłożeniem do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Siewna" (dalej: m.p.z.p.) wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i niezbędną dokumentacją oraz możliwości składania uwag do wymienionego dokumentu planistycznego, wnoszę o uwzględnienie w całości poniższych uwag dotyczących obszaru obejmującego działkę nr 284 oraz nr 283/1 położonych przy ul. Bociana w Krakowie, poprzez zmianę przebiegu pasa drogowego KDD.28 poprzez zamknięcie pasa drogowego jako tzw. ślepej uliczki na wysokości początku działki nr 283/1 (bez możliwości przejazdu na ulicę Bociana w Krakowie), co wydatnie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa na ulicy Bociana w Krakowie <u>Ewentualnie:</u> zmniejszenie planowanego skrzyżowania o ruchu okrężnym oraz zwężenie pasa drogowego KDD.28 przy zjeździe do ul. Bociana umożliwiające zachowanie istniejących zabudowań na działce nr 283/1 oraz 284 położonych przy ul. Bociana w Krakowie.	284 283/1	43 Krowodrza			U.15 KDD.28	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi – w zakresie części terenu KDD.28 podlegającej wyłożeniu	Uwaga nieuwzględniona w zakresie proponowanej zmiany przebiegu oraz ewentualnego zawężenia Terenu drogi publicznej klasy dojazdowej oznaczonej symbolem KDD.28 w liniach rozgraniczających. Szerokość drogi publicznej w liniach rozgraniczających powinna zapewnić możliwość realizacji niezbędnych elementów drogi m. in. obustronnych chodników, pasów jezdni o odpowiednich parametrach dla danej kategorii drogi publicznej. Ponadto należy wyjaśnić, że wykluczenie połączenia terenów dróg publicznych o symbolach KDD.27 i KDD.28 nie jest wskazane ze względu na konieczność zapewnienia dodatkowego wjazdu na obszar objęty projektem planu.
	III.24	[...]* (przez Kancelaria Radcy prawnego – [...]*)								

255.	III.25	[...]*	1. Zmianę w § 15.1 niżej wymienionych zapisów nadając im następujące brzmienie: l) drogę w terenie KDD.1 - od 7,2 do 8,0 m, z poszerzeniem do 18 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 m) drogę w terenie KDD.2 - od 8,4 do 9,3 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1 (w tekście planu wpisano tutaj omyłkowo drogę KDL.1). n) drogę w terenie KDD.3 - od 7,3 do 9,2 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z terenem KDD.1 drogą w terenie KDD.5 oraz z poszerzeniem do 16 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5. o) drogę w terenie KDD.4 - od 8,0 do 8,9 m, z poszerzeniem do 14 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 p) drogę w terenie KDD.5 - od 7,7 do 8,7 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 q) drogę w terenie KDD.6 - 6.7 m, z poszerzeniem do 15 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5. 2. (...) 3. (...)	14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/102, 14/103, 14/106, 14/107, 14/110, 14/111, 14/112, 51/26, 51/25, 51/17, 14/5	43 Krowodrza			KDD.1- KDD.6	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany w tekście projektu planu zapisów dotyczących szerokości wskazanych dróg w ich liniach rozgraniczających. Podane w edycji projektu planu szerokości są właściwe, a sposób ich określenia w tekście wystarczający.
256.	III.26	[...]*	1. Zmianę w § 15.1 niżej wymienionych zapisów nadając im następujące brzmienie: l) drogę w terenie KDD.1 - od 7,2 do 8,0 m, z poszerzeniem do 18 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 m) drogę w terenie KDD.2 - od 8,4 do 9,3 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1 (w tekście planu wpisano tutaj omyłkowo drogę KDL. 1) n) drogę w terenie KDD.3 - od 7,3 do 9,2 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 oraz z poszerzeniem do 16 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1 o) drogę w terenie KDD.4 - od 8,0 do 8,9 m, z poszerzeniem do 14 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 p) drogę w terenie KDD.5 - od 7,7 do 8,7 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1 q) drogę w terenie KDD.6 - 6.7 m, z poszerzeniem do 15 m w rejonie skrzyżowania drogą w terenie KDD.5. 2. (...) 3. (...)	14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/102, 14/103, 14/106, 14/107, 14/110, 14/111, 14/112, 51/26, 51/25, 51/17, 14/5	43 Krowodrza			KDD.1- KDD.6	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany w tekście projektu planu zapisów dotyczących szerokości wskazanych dróg w ich liniach rozgraniczających. Podane w edycji projektu planu szerokości są właściwe, a sposób ich określenia w tekście wystarczający.
	III.27	[...]*								
	III.28	[...]* [...]*								
	III.31	[...]*								
257.	III.29	[...]* [...]*	1. Zmianę w § 15.1, 4), wymienionych na str. 24 zapisów dotyczących ustalenia szerokości dróg w liniach rozgraniczających, nadając im następujące brzmienie, l) drogę w terenie KDD.1 - od 7,2 do 8,0 m, z	14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/102, 14/103,	43 Krowodrza			KDD.1- KDD.6	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany w tekście projektu planu zapisów dotyczących szerokości wskazanych dróg w ich liniach rozgraniczających. Podane w edycji projektu planu szerokości są właściwe, a sposób ich określenia w tekście wystarczający.

			<p>poszerzeniem do 18 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1</p> <p>m) drogę w terenie KDD.2 - od 8,4 do 9,3 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1 (w tekście planu wpisano tutaj omyłkowo drogę KDL.1)</p> <p>n) drogę w terenie KDD.3 - od 7,3 do 9,2 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 oraz z poszerzeniem do 16 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1.</p> <p>o) drogę w terenie KDD.4 - od 8,0 do 8,9 m, z poszerzeniem do 14 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5</p> <p>p) drogę w terenie KDD.5 - od 7,7 do 8,7 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1</p> <p>q) drogę w terenie KDD.6 - 6.7 m, z poszerzeniem do 15 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5.</p> <p>2. (...)</p> <p>3. (...)</p>	14/106, 14/107, 14/110, 14/111, 14/112, 51/26, 51/25, 51/17, 14/5, 14/93, 13, 46, 47/2, 51/20, 51/19						
258.	III.30	[...]*	<p>1) Zmianę w § 15.1 niżej wymienionych zapisów nadając im następujące brzmienie:</p> <p>l) drogę w terenie KDD.1 - od 7,2 do 8,0 m, z poszerzeniem do 18 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1</p> <p>m) drogę w terenie KDD.2 - od 8,4 do 9,3 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1 (w tekście planu wpisano tutaj omyłkowo drogę KDL.1) drogę w terenie KDD.3 - od 7,3 do 9,2 m, z poszerzeniem do 13 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5 oraz z poszerzeniem do 16 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.1,</p> <p>o) drogę w terenie KDD.4 - od 8,0 do 8,9 m, z poszerzeniem do 14 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5</p> <p>p) drogę w terenie KDD.5 - od 7,7 do 8,7 m, z poszerzeniem do 22 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDL.1</p> <p>q) drogę w terenie KDD.6 - 6.7 m, z poszerzeniem do 15 m w rejonie skrzyżowania z drogą w terenie KDD.5.</p> <p>2. (...)</p> <p>3. (...)</p>	14/97, 14/98, 14/99, 14/100, 14/102, 14/103, 14/106, 14/107, 14/110, 14/111, 14/112, 51/26, 51/25, 51/17, 14/5	43 Krowodrza			KDD.1- KDD.6	Rada Miasta Krakowa nie uwzględniła uwagi w pkt 1	Ad. 1 Uwaga nieuwzględniona w zakresie zmiany w tekście projektu planu zapisów dotyczących szerokości wskazanych dróg w ich liniach rozgraniczających. Podane w edycji projektu planu szerokości są właściwe, a sposób ich określenia w tekście wystarczający.

* Wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych; na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz.U. 2020 poz. 2176); jawność wyłączył Konrad Kamiński, Inspektor BP-02-3 w Wydziale Planowania Przestrzennego UMK.

Wyjaśnienia uzupełniające:

Ilekcroć w treści niniejszego załącznika jest mowa o:

- Studium - należy przez to rozumieć Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa,
- planie - należy przez to rozumieć sporządzany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru „Siewna”,
- ustawie - należy przez to rozumieć ustawę z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t. j. Dz. U. z 2021r., poz. 741 z późn. zm.).