

styczeń 2022 r.

Załącznik 1

do Raportu końcowego
Konsultacje nowego Studium
uwarunkowań i kierunków
zagospodarowania przestrzennego
Miasta Krakowa

#ZaprojektujMYKraków

Spis treści

Dziedzictwo kulturowe i krajobrazowe miasta	3
Komunikacja i Infrastruktura	4
Mieszkanie	12
Praca.....	17
Środowisko i rekreacja.....	17

I.p. Zgłoszone opinie*	
Dziedzictwo kulturowe i krajobrazowe miasta	
1.	Nie wyobrażam sobie, żeby pod osie widokowe czy renowacje placów, budynków, kamienic prowadzona była dalsza wycinka drzew - vide np. park Bednarskiego, gdzie wycięto drzewa pod kompletnie niepotrzebną w tym miejscu oś widokową. Nie wyobrażam sobie również dalszego betonowania. To, co zostało wykonane na placu Szczepańskim woła o pomstę do nieba. Renowacje czy rewitalizacje powinny być a) dostosowywane do istniejących drzew i terenów zielonych b) jeśli już się dokonuje np. rewitalizacji placów to nie po to, żeby wybetonować kolejne miejsce i tworzyć bardzo niebezpieczne dla zdrowia i życia wyspy ciepła. Wszelkie działania powinny być nakierowywane na ochronę i odzyskiwanie terenów zielonych - skwery porośnięte trawą, a nie kostką brukową, z nasadzeniami drzew i krzewów. Musi zmienić się myślenie i podejście, które zakłada dbanie o nasze zdrowie. Nikt nie będzie zdrowy w tym mieście jeśli na rzecz osi widokowych będziemy się pozbywać starych drzew.
2.	Zasadniczo, to jest tylko jeden postulat, który chciałabym, żeby mocno wybrzmiał: postuluję rezygnację z jakichkolwiek wycinek zieleni pod nowe inwestycje miejskie. W dobie kryzysu klimatycznego i konieczności adaptowania do niego (vide: miejska wyspa ciepła) usuwanie już rosnących drzew - nawet przy zastępowaniu ich nowymi, ale mniejszymi, które mogą nie doczekać rozmiarów poprzedników - jest niedopuszczalne. Propozycja wycięcia drzew pod betonowy parking oraz budynek memoriału na terenie KL Płaszow to tutaj doskonały przykład z gatunku "tak proszę nie robić".
3.	Dobrze byłoby poznać zagadnienia wcześniej- 6 obszernych bloków tematycznych wymusza jednak pewne selektywne podejście;) być może wcześniejsza znajomość tematów przyczyniłaby się do większej liczby wniosków :)
4.	STUDIUM MIASTA KRAKOWA - Uwagi 1) Ochrona obszaru dawnego lotniska Czyżyny-Rakowice a) Powiększenie Obszaru Parku Kulturowego - granice sześciokąt -urbanistyczny obszar. b) Ochrona urbanistycznych pozostałości obszaru lotniska c) Zachowanie zielonej struktury terenu i otuliny - utworzenie PARKU łączącego obszar od Fortu Mistrzejowice przez Park Mistrzejowice następnie okolice między akademikami a ul. Stella-Sawickiego następnie tereny zielone wzdłuż ul. Stella Sawickiego następnie Park Lotników Polskich z propozycjami scalenia rozdzielonych części al. Jana Pawła II (zielona kładka podobnie jak kładki dla zwierząt nad autostradami lub tunel. Oraz Integracja Muzeum Lotnictwa z Muzeum Infrastruktury Komunalnej (obiekt remontowanego hangaru cywilnego po wschodniej stronie ul. Stella-Sawickiego) d) obszary z zielenią wysoką powinny być objęte szczególną ochroną e) uwzględnienie opracowania dr. Wielgusa oraz szeregu instytucji współpracujących „KONCEPCJA DELIMITACJI LOTNICZEGO PARKU KULTUROWEGO, CZĘŚĆ 1 CENTRALNA I CZĘŚCI 2 ZEWNĘTRZNE DO WNIOSKU DO STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA MIASTA KRAKOWA”

	<p>f) ochrona i wyeksponowanie zabytkowego bunkra poniżej skrzyżowania "Wiślicka, Stella-Sawickiego g) połączenie piesze - zielone muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie wraz z obszarem Muzeum Infrastruktury Komunalnej/Komunikacji w hangarze cywilnym</p> <p>2) Kościół św. Brata Alberta Chmielowskiego os. Dywizjonu 303 a) Uwzględnienie jako dominanty budowa wieży b) Zamknięcie bryły – drugie skrzydło budynku parafialnego c) Zaprojektowanie Urbanistycznego układu uwzględniającego budynek jako Dominantę i kierunek ruchu pieszego</p> <p>3) Ochrona wysokich drzew wzdłuż ul. Stella-Sawickiego i Zabytkowego bunkra od strony ul. Wiślickiej a) tramwaj środkiem ul. Stella Sawickiego wbijający się w zbocze przy skrzyżowaniu ul. Wiślickiej b) dozwoleń budowy ekranów dźwięko-chronnych oraz chodnika i drogi rowerowej od ul. Pisarka do ul. Orlińskiego</p> <p>4) Projektowanie układów urbanistycznych również lokalnych a) okolice kościoła św. Brata Alberta b) obszar przed szkoła SP 155</p> <p>5) Tworzenie Zielonych Układów Parkowych tworzących sieć wiążąc wszystkie Parki Krakowa</p> <p>Z wyrazami szacunku Członek Rady Dzielnicy XIV Czyżyny</p>
Komunikacja i Infrastruktura	
5.	Bardzo dobry pomysł z tymi konsultacjami, ale słabo rozpropagowane - w stosunku do ilości mieszkańców ilość uczestników to znikoma ilość, zbyt słabo wyjaśnione cele - wiele osób skupiało się na drobiazgach typu "jedna ulica w mojej okolicy" zamiast myśleć o problemach całego miasta oraz w wymiarze wieloletnim. I najważniejsze - słaba interakcja z osobami online - na końcu wręcz chyba zapomniano o cierpliwie czekających osobach na podsumowanie.
6.	Bardzo istotną kwestią dotyczącą perspektyw rozwoju Krakowa na następne kilkadziesiąt lat jest kwestia, która niestety bezpośrednio nie wybrzmiewała w prezentacjach/postulatach/dyskusji. Mianowicie chodzi o dwa założenia, które musi spełniać transport publiczny, niezależnie od jego formy - tramwaj, autobus, czy metro. Chodzi o punktualność i krótki czas podróży (szybkość). W XXI wieku są to najważniejsze czynniki, które muszą nieść prym we wszystkich analizach inwestycyjnych. Reszta czynników takich jak komfort użytkownika pojazdów, udogodnienia w postaci komunikatów wewnątrz pojazdów, czy ogólne udogodnienia są istotnie bardzo ważne, jednak drugorzędne w drożym, spójnym systemie komunikacji miejskiej. W celu zapewnienia punktualności i krótkiego czasu podróży transport winien nosić charakterystykę transportu w pełni bezkolizyjnego. Niestety, tramwaj, autobus czy hybrydowe metro zawsze jest

	<p>pośrednio związane z ruchem samochodowym ze względu wspólne węzły komunikacyjne. Jakakolwiek awaryjna sytuacja związana z nadmiernym ruchem samochodowym, a w Krakowie obserwujemy tendencję wzrostową w użytkowaniu samochodów w codziennym transporcie, powoduje opóźnienia w ruchu miejskim. Buspasy, lepsze zwrotnice tramwajowe, większa częstotliwość czy w końcu nowszy tabor kolejowy albo drogowy nigdy nie udrożnią ruchu miejskiego ze względu na brak jednego, podstawowego czynnika - pełnej bezkolizyjności w ruchu. Do 2050 roku na świecie szacuje się wzrost ludzkości do 10mld ludzi (wzrost z 8 do 10), z czego ponad 2/3 z nich ma mieszkać w dużych ośrodkach miejskich/aglomeracyjnych. Szacunkowy wzrost ludności dotyczy również Krakowa, czego potwierdzeniem jest ostatni wzrost liczby mieszkańców. Odpowiedzią na potrzeby współczesnego, dużego miasta, którym Kraków zdecydowanie jest jest drożny bezkolizyjny transport szynowy, czy to podziemny, czy to naziemny. Koszty inwestycji w metro hybrydowe / twarde metro są istotnie wysokie, ale odpowiednim opracowaniu studium wykonalności i właściwej realizacji projektu zgodnie z jego intencją zdecydowanie wpłynie na wskaźnik zadowolenia mieszkańców z transportu miejskiego z dwóch prostych powodów - metro jest punktualne oraz posiada najkrótszy wskaźnik czasu podróży.</p>
7.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wnioskuje o dodanie do Studium przystanków SKA: Kraków Olsza, Kraków Nowa Huta i inne. 2. Wnioskuje o wykorzystanie gęstej i rozbudowanej sieci torów kolejowych na obszarze Kombinat jeśli wybrane obszary zostaną przeznaczone na obszary mieszkalno-usługowe? 3. Wnioskuje o dodanie do Studium: pełnego Parku Linearnego rzeki Białychy/Prądnika od Ojcowskiego Parku Narodowego do granicy Krakowa i dalej do Wisły (szlak pieszy + szlak rowerowy). Rzeka powinna umożliwiać komunikację między dzielnicami II, III i IV. Po drodze jest wiele przeszkód do pokonania dla takiej komunikacji pieszo-rowerowej (mosty, tereny zakładów farmaceutycznych Teva, ogr dział). Proponuję taki "meandrujący" szlak pieszy wzdłuż rzeki Białychy/Prądnik. 4. Propozycja do studium: Ścisła rejonizacja szkół -> wpłynie to mocno na sposób przemieszczania się wielu osób. Osoby, które wyprowadziły się poza Kraków w trakcie nauki dzieci w szkołach podstawowych (8 lat) dalej dowożą dzieci do szkół w centrum. Powoduje to znaczne natężenie ruchu. Ścisła rejonizacja szkół powinna zmniejszyć potrzeby komunikacyjne mieszkańców dowożących dzieci do "dobrych" szkół w centrum Krakowa. 5. Pokolenie osób, które używa samochodu codziennie w dniu dzisiejszym nie przesiądzie się na rower czy hulajnogę. Pokolenie obecnych 20-40-tków udało się "przestawić" na rower, hulajnogę. Dziś już nie trzeba wieźć ciężkiego laptopa w bagażniku samochodu. Następuje miniaturyzacja sprzętu komputerowego. Proponuję dodać do studium możliwość przekształcenia dwóch pasów jezdni w jeden dla samochodów, drugi dla rowerów, hulajnog i innych środków komunikacji osobistej (których jeszcze dziś nie znamy). 6. Propozycja do Infrastruktury: rozwój sieci światłowodowej (podziemnej).

	<p>7. Propozycja: budowa torów (np. w tunelu) przy 29 listopada umożliwiająca bezpośrednie połączenie stacji Kraków Olsza i Kraków Główny.</p> <p>8. Odstąpienie zakrytych cieków wodnych (np. Sudół Dominikański wpadający do Białuchy przy ul. Olszyny)</p> <p>9. Przygotowanie miejsc na przystanki komunikacji SKA w rejonie ulic Mogilskiej/Kosynierów i al. Pokoju/Zwycięstwa.</p> <p>10. Propozycja do Studium: Możliwość komunikacji i transportu poprzez różnego rodzaju pojazdy lotnicze - przesyłki oparte o drony, transport oparty o drony.</p> <p>Proszę o odpowiedź czy wybrane propozycje zostaną uwzględnione.</p>
8.	<p>Brakowało mi w opini ekspertów przedstawienia koncepcji rozbudowy i przebudowy ulic w Krakowie . Ten profesor mówił o różnych kierunkach ale nie opowiedział się za jakimś konkretnym ani też nie przedstawił badań nateżenia ruchu na wielu arteriach i planów przeniesienia tego ruchu na inna przebudowane ulice. Uważam ,ze pan Stanisław Albricht z Altransu musi się tym tematem zająć bo tylko on jest w tym temacie kompetentny. Bez niego błądzimy jak dzieci we mgle.</p>
9.	<p>Przede wszystkim uważam, że takie spotkania są bardzo ważne i jak największa liczba mieszkańców powinna mieć możliwość wyrażenia swoich opinii. Struktura spotkania była dobra - przedstawienie obecnego stanu infrastruktury i komunikacji umożliwiło merytoryczną rozmowę. Wydaje się oczywiste, że aby przygotować Kraków na następne 30 lat należy podnieść jakość korzystania z przestrzeni publicznej poprzez tworzenie ciągów rowerowo-piesznych i stref uspokojonego transportu, usprawnienie zbiorkomu (ważna rola kolei aglomeracyjnej) i umożliwienie sprawnego poruszania się po mieście, wliczając w to dzielnice peryferyjne (także ludzi niepełnosprawnych) bez konieczności korzystania z samochodu. W kontekście infrastruktury ważne będzie rozszerzenie zasięgu MPEC i przestawienie miasta na odnawialne źródła energii (OZE).</p>
10.	<p>Sugeruję zapisanie w Studium zapisów zmuszających Wodociągi Miasta Krakowa do budowy sieci kanalizacji w miejscach gdzie obecnie "nie mają co do tego planów." Sieci zaplanowane w poprzednim studium i "wprowadzone w życie" przez MPZP zbudowane na jego podstawie wciąż pozostają jedynie brązowymi przerywanymi liniami na mapie. Nikt w Krakowie nie kwapi się aby "malunki palcem po mapie" wprowadzać w życie.</p>
11.	<p>Sugeruję aby w obecnym studium skupić się na potrzebach mieszkańców a nie turystów i studentów, czyli osób które traktują Kraków jako przystanek na ich drodze. Mieszkańcy nie potrzebują transportu DO centrum, mieszkańcy potrzebują transportu MIĘDZY dzielnicami. Działania UMK i jego spółek spowodowały wypchnięcie biznesu z centrum miasta, ludzie pracują w dzielnicach naokoło. Brak komunikacji umożliwiającej przejazd z "sypialni" do "korpo" to bolączka tego miasta i jeden z wielu powodów dla których mieszkańcy wciąż wybierają samochód.</p>
12.	<p>W imieniu mieszkańców Witkowic , mamy zebrane ponad 200 podpisów, wnosimy o: 1- Odstąpienie od planów budowy drogi łączącej ul Wądół z Al 29 Listopada.</p>

	<p>w 2014r odstąpiono od budowy dalszego odcinka tej drogi od Toń do ul Górnickiego - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa. Logiczną konsekwencją tego będzie zlikwidowanie jej przedłużenia w kierunku Al. 29 Listopada..W obecnym stanie droga ta traci rację bytu. Potoki komunikacyjne biegnące nią w kierunku ul Wądół i dalej, rozdziela się na dwie ulice, które krzyżują się z linią tramwajową KST, który ma pierwszeństwo ruchu. Powstanie jeden wielki korek. Skierowanie ruchu drogowego z osiedli w rejonie Górki Narodowej w ciąg ulic Siewnej oraz Górnickiego i tak już zakorkowanych, spowoduje znaczny wzrost przeciążenia tych ulic, wzrost hałasu komunikacyjnego i zanieczyszczenia powietrza. Budowa w/w drogi znacznie zwiększy zagrożenie powodziowe, które jest bardzo duże w naszej okolicy. Tereny okolicy ul Wądół są terenami rekreacyjnymi. Wymagają kanalizacji deszczowej , czego nie ujęto w projekcie. Regulacji brzegów Bibiczanki. Zabezpieczenia mieszkańców przed skutkami zalewania błotem i wodą z budowanej a potem już wybudowanej dwupasmowej obwodnicy północnej Krakowa. Nie planuje się naprawy brzegów zniszczonych przez kilkakrotne wylanie i zalanie domów w roku 2021 przez potok Bibiczanka. Nie planuje się naprawy podmytej ulicy Wądół. Błoto i woda z budowy estakady w kierunku Al. 29 Listopada doprowadzą do zniszczenia naszych domów przez powódzie, których nie da się uniknąć. Dodatkowo korki komunikacyjne, hałas i zanieczyszczenie powietrza spalinami zniszczy spokojną osiedlową uliczkę jaką jest Wądół i utrudni życie wszystkim mieszkańcom Witkowic.</p> <p>Zniszczeniu ulegnie skarpa lessowa z trudem zalesiona przed 50 laty i część lasu Witkowickiego, który jest objęty MPZP i jest użytkowany nie tylko przez mieszkańców Witkowic. Planowana droga spowoduje przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu komunikacyjnego i zanieczyszczenia powietrza w okolicy rekreacyjnej jaka powinien być las Witkowicki.</p> <p>2- Modyfikację planów przebudowy skrzyżowania ul Wądół z ul Siewną, oraz planów poszerzenia ul Wądół na długości 74m . Nie ergonomiczne skrzyżowanie pod kątem ostrym, kosztem terenów należących do mieszkańców, ze zniszczeniem wjazdów na posesje mieszkańców, ze zwiększeniem zagrożenia powodziowego przez- zabetonowanie terenu, brak kanalizacji burzowej i bezpiecznych przejść dla pieszych. brak projektu regulacji Bibiczanki i naprawy podmytych przez nią odcinków ulicy Wadół.</p>
13.	<p>W imieniu mieszkańców Witkowic , mamy zebrane ponad 200 podpisów, wnosimy o:</p> <p>1- Odstąpienie od planów budowy drogi łączącej ul Wądół z Al 29 Listopada.</p> <p>w 2014r odstąpiono od budowy dalszego odcinka tej drogi od Toń do ul Górnickiego - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa. Logiczną konsekwencją tego będzie zlikwidowanie jej przedłużenia w kierunku Al. 29 Listopada..W obecnym stanie droga ta traci rację bytu. Potoki komunikacyjne biegnące nią w kierunku ul Wądół i dalej, rozdziela się na dwie ulice, które krzyżują się z linią tramwajową KST, który ma pierwszeństwo ruchu. Powstanie jeden wielki korek. Skierowanie ruchu drogowego z osiedli w rejonie Górki Narodowej w ciąg ulic Siewnej oraz Górnickiego i tak już zakorkowanych, spowoduje znaczny wzrost przeciążenia tych ulic, wzrost hałasu komunikacyjnego i zanieczyszczenia powietrza. Budowa w/w drogi znacznie zwiększy zagrożenie powodziowe, które jest bardzo duże w naszej okolicy. Tereny okolicy ul Wądół są terenami rekreacyjnymi. Wymagają kanalizacji deszczowej , czego nie ujęto w projekcie. Regulacji brzegów Bibiczanki. Zabezpieczenia mieszkańców przed skutkami zalewania błotem i wodą z budowanej a potem już wybudowanej dwupasmowej obwodnicy północnej Krakowa. Nie planuje się naprawy brzegów zniszczonych przez kilkakrotne wylanie i zalanie domów w roku 2021 przez potok Bibiczanka. Nie planuje się naprawy podmytej ulicy Wądół. Błoto i woda z budowy estakady w kierunku Al. 29 Listopada doprowadzą do zniszczenia naszych domów przez powódzie,</p>

	<p>których nie da się uniknąć. Dodatkowo korki komunikacyjne, hałas i zanieczyszczenie powietrza spalinami zniszczy spokojną osiedlową uliczkę jaką jest Wądół i utrudni życie wszystkim mieszkańcom Witkowic.</p> <p>Zniszczeniu ulegnie skarpa lessowa z trudem zalesiona przed 50 laty i część lasu Witkowickiego, który jest objęty MPZP i jest użytkowany nie tylko przez mieszkańców Witkowic. Planowana droga spowoduje przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu komunikacyjnego i zanieczyszczenia powietrza w okolicy rekreacyjnej jaka powinien być las Witkowicki.</p> <p>2- Modyfikację planów przebudowy skrzyżowania ul Wądół z ul Siewną, oraz planów poszerzenia ul Wądół na długości 74m . Nie ergonomiczne skrzyżowanie pod kątem ostrym, kosztem terenów należących do mieszkańców, ze zniszczeniem wjazdów na posesje mieszkańców, ze zwiększeniem zagrożenia powodziowego przez- zabetonowanie terenu, brak kanalizacji burzowej i bezpiecznych przejść dla pieszych. brak projektu regulacji Bibiczanki i naprawy podmytych przez nią odcinków ulicy Wadół.</p>
14.	<p>Dzień dobry, Moje uwagi przedstawiłem podczas transmisji on-line, ale również przesyłam je tutaj w formularzu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Czy miasto zrobi coś aby realizować politykę transportowa w odpowiedni sposób? Inwestycje typu Trasa Balicka czy Trasa Wolbromska to działanie wbrew rozwojowi miasta - zachęta wyprowadzki pod miasto. 2. Temat #5 - budowa dróg rowerowych wzdłuż linii kolejowych, np. Kamienna - wzdłuż linii do Katowic - Łobzów - Bronowice - Mydlniki. 3. Temat #2 - ustalenie standardów budowy i przebudowy dróg - czas skończyć z budową szerokich jezdni z wieloma pasami do skrzyżowania, np. Grota-Roweckiego lub Mogilska. 4. Temat #2 - wdrożenie w SUIKZP zapisów poprawiających głos społeczny przy realizacji dużych inwestycji. KST IV to dobry przykład jak miasto nie słucha mieszkańców i niszczy zielen m. in. na Meissnera. <p>Proszę o analizę moich uwag i spostrzeżeń oraz ich uwzględnienie w nowym SUIKZP.</p>
15.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Przyszłościowe rozwiązanie dla tramwaju od Mistrzejowic przez Wiślicą w ul. Stella-Sawickiego tramwaj należy projektować w zielonym pasie środkowym bez przejścia na stronę wschodnią ul. Stella-Sawickiego. Należy zachować wysokie drzewa od strony os. Dywizjonu 303. należy dozwolnić, budowę ekranów dźwiękochłonnych oraz drogi rowerowej i chodnika po stronie wschodniej ul. Stella.Sawickiego na wysokości bloków 7, 8, 9 os. Dywizjonu 303. 2.Należy zaprojektować ciągi widokowe i osie kompozycyjne również lokalne - które powinny być zachowane później w MPZP również w ciągach pieszych 3. Należy zwiększyć projektowaną liczbę miejsc postojowych w nowych osiedlach. By zachęcić do zostawiania samochodu w tygodniu pod domem zamieszkania. By mieszkańcy nie szukali miejsc postojowych po sąsiednich osiedlach. (przy zastosowaniu parkingów podziemnych wskazać jako integralną część mieszkań, by podziemne garaże nie stały puste, by miejskie parkingi nie były powodem wojen

	<p>sąsiedzkich o miejsce postojowe.</p> <p>4. układy komunikacyjne piesze rowerowe i drogowe powinny być zaprojektowane urbanistyczne dla dominant, akcentów, placów, oraz dla obszarów przeznaczonych na tego typu inwestycje.</p> <p>Z wyrazami szacunku Członek Rady Dzielnicy XIV Czyżyny</p> <p>Przesyłam również uwagi kolegi z Rady Dzielnicy XIV Czyżyny</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. W planach przebudowy ul. Stella-Sawickiego uwzględnić przebieg części tej trasy w tunelu, zwłaszcza w okolicach osiedli mieszkaniowych i pasa startowego dawnego lotniska. Pozwoliłoby to scalić znów w całość teren Lotniska Rakowice Czyżyny. 2. Tunelowy wariant przebiegu al. Jana Pawła II przez teren Parku Lotników Polskich, aby teren zielony został scalony. 3. Teren wysokiej zabudowy biurowej i mieszkaniowej w okolicach Ronda Czyżyńskiego - miejsce jest dobrze skomunikowane, jest tam sporo niezabudowanych działek lub działek z niską zabudową usługową, a także nie powinno kolidować z zabytkową zabudową historycznego centrum miasta. 4. Większa liczba terenów zielonych na terenie dawnego Lotniska Rakowice Czyżyny. 5. Zlokalizowanie na terenie dzielnicy, przy osiedlach mieszkaniowych z wysoką gęstością zaludnienia, stacji przystanków metra lub innego rodzaju szybkiego transportu. 6. Trasa ciepłownicza, kiedy i w jakiej formie, zastosowanie wariantów tunelowych w miejscach sąsiadujących z osiedlami mieszkaniowymi.
16.	<p>Witam serdecznie.</p> <p>Szanowni Państwo, dziękuję za możliwość wzięcia udziału w spotkaniu, które - biorąc pod uwagę ograniczony na nie czas, kilka godzin - wydaje się wniosło kilka bardzo ciekawych wniosków wartych przynajmniej przemyślenia w pracy nad studium. Niemniej jednak, uwzględniając perspektywę czasową opracowywanego studium (2050), zauważyć można w przeważającej większości stosunkowo krótkowzroczność w propozycjach i sugestjach, będących odpowiedzią na dzisiejsze bolączki niż przyszłe wyzwania, o czym warto pamiętać opracowując studium.</p> <p>Kilkanaście najważniejszych, dla mnie i według mnie, tematów z przedmiotowego (komunikacja i infrastruktura) obszaru (w kolejności</p>

przypadkowej) pozwoliłem sobie załączyć poniżej.

1. Infrastruktura:

- 1.1. Trasa Balicka - 2x2 pasy to minimum, od III obwodnicy optymalne wydaje się jednak 2x3 z buspasem;
- 1.2. Aleja Miłosierdzia łącząca okolice Wawelu i Skatki z sanktuariami w Łagiewnikach, można tu utworzyć coś na wzór aleji gwiazd tylko np. z tablicami świętych - atrakcja dla zwiększającej się liczby pielgrzymów i impuls do rozwoju okolicy;
- 1.3. Budowa kładek nad Wisłą (np. w Salwatorze, przy Wawelu, przy byłym hotelu Forum, przy parku Grzegórzeckim);
- 1.4. Podświetlenie elementów architektonicznych większych mostów, wiaduktów i kładek + wpisać taki wymóg w odniesieniu do budowanych w przyszłości - stosunkowo niedużym kosztem znacznie poprawi estetykę i odbiór miasta;
- 1.5.a) Modernizacja Aleji Trzech Wieszców - reorganizacja w stylu Pól Elizejskich w Paryżu, część samochodową przesunąć na środek w miejsce dzisiejszej zieleni a zielenią na boki i połączenie jej z chodnikami, co zmieni postrzeganie Alej z dzisiejszej drogi przelotowej w reprezentacyjną przestrzeń, przyjazną pieszemu z dostępem zieleni, zdynamizuje działalność gospodarczą przy takich alejach, wykreuje optymalną przestrzeń dla np. ważnych pochodów, uroczystości państwowych i miejskich na odcinku od ul. Pawiej do mostu Dębnickiego czy na możliwych do zrealizowania nowych placach miejskich np. przed MN, BJ, AGH;
- 1.5.b) A może ruch samochodowy przenieść w pełni pod ziemię a na powierzchni szeroka, reprezentacyjna piesza aleja z zielenią;
- 1.6. Domknięcie III obwodnicy;
- 1.7. Pełna funkcjonalność węzłów drogowych na obwodnicach (np. skręt z ul. Tischnera jadąc od Łagiewnik w ul. Kamińskiego w kierunku ronda Matecznego czy z drogi krajowej nr 7 jadąc z Bronowic na IV obwodnicę w kierunku drogi na Olkusz);
- 1.8. Strefa płatnego parkowania w całym mieście, także w weekendy z wyraźną różnicą ceny w zależności od odległości od centrum miasta;
- 1.9. Obszar zamknięty I obwodnicą tylko dla pieszych, II obwodnicą wjazd z zezwoleniem i/lub płatny (wysuwane słupki w każdej drodze wjazdowej do strefy), III obwodnicą płatny wjazd dla samochodów z niemałopolską lub niekrakowską rejestracją z jednoczesnym szeregiem dużych parkingów przy III i IV obwodnicy połączone szybką komunikacją z centrum miasta;
- 1.10. Etapowanie budowy klasycznego metra, tj. budowane etapami, początkowo tunele dla tramwajów pod centrum miasta i gęściej zaludnionymi obszarami budowane z możliwością wykorzystania ich przez metro (zamiast szerokości 9 m. stosunkowo niedużym kosztem można wybudować je o szerokości 11 m. zazwyczaj wystarczające dla wagonów metra);
- 1.11. Linie metra/tramwaju, obok promieniście się rozchodzących z centrum miasta, także w linii II i III obwodnicy (ringi);
- 1.12. Tworzenie "małych" lokalnych centrów dzielnic (tzw. miasta 15-minutowe);
- 1.13. Przedłużenie ul. Dra Twardego na północ do ul. Opolskiej i na południowy wschód do al. 29 Listopada;
- 1.14. Poszerzenie obszaru zabudowy śródmiejskiej (styl kamieniczny, kwartały itp.) docelowo do III obwodnicy, np. poprzez obudowanie zabudowy osiedlowej wzdłuż większych ulic kamienicami lub renowacją bloków przy takich ulicach w stylu kamienicznym (np. wzdłuż ul. Kapelanka, Mogiłskiej, JP2, Wrocławskiej itd.);
- 1.15. Dostosowanie kanalizacji (przepustowości) deszczowej do zmieniającego się klimatu (gwałtowne ulewy) oraz dbanie o jej drożność;
- 1.16. Ustalenie określonego minimalnego zagęszczenia toalet publicznych czynnych 24h (najlepiej samoobsługowe, czyszczone

automatycznie) zwł. w okolicach atrakcji turystycznych, parków i szlaków pieszych (problem z dostępem do WC na spacerach poza centrum miasta);

1.17. Likwidacją ogrodzeń (zamkniętych) osiedli;

1.18. Budowa dużego amfiteatru, przynajmniej jak w Sopocie, co umożliwi organizację wydarzeń, które Kraków omijają;

1.19. I obwodnica tylko dla komunikacji publicznej, co pomoże poszerzyć chodniki i zachęci do inwestowania w miejscowych kamienicach;

1.20. Więcej łączenia budownictwa zabytkowego, historycznego z nowoczesną (np. w Londynie to fajnie wyszło);

1.21. Autostrady rowerowe między dzielnicami, ścieżki rowerowe do jazdy rekreacyjnej i komunikacyjne (różne przeznaczenie, różne potrzeby);

1.22. Duża plaża miejska z prawdziwego zdarzenia;

1.23. Urząd miasta w jednym, dobrze skomunikowanym miejscu (wszystkie jednostki) + obiekty reprezentacyjne czy władz centralnych w historycznym magistracie w centrum miasta;

1.24. Rozbudowa dworca autobusowego i poprawa przestrzeni przy głównym wejściu oraz ściślejsze połączenie go z dworcem kolejowym w ramach istniejącego centrum komunikacyjnego;

1.25. Miasto kopców - odbudowa kopca Estery, rozbudowa kopca JP2, budowa kopca Miłosierdzia w Łagiewnikach;

1.26. Może kolejka/i liniowa/e, np. między kopcami, większymi parkami, dzielnicami lub na lini wschód zachód;

1.27. Kolej/tramwaj aglomeracyjna/y (podmiejska/i) np. w kierunku na Olkusz, Wolbrom, Myślenice, Proszowice;

1.28. Ruchomy chodnik (jak w terminalach niektórych lotnisk) - przy chodnikach najbardziej uczęszczanych przez pieszych szlaków ruchome ścieżki-taśmy do przewożenia ludzi (jak ruchome schody tylko poziomo).

2. Komunikacja, jazda po mieście:

2.1. Jeden bilet na wszystkie środki komunikacji na jednolitych zasadach (np. zniżki, opłaty za bagaż, strefy, itp.);

2.2. Wymóg instalacji dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach (także autobusowych i kolejowych) - chociażby miały podawać tylko godziny rozkładowych odjazdów;

2.3. Bez biletomatów w pojazdach, zamiast tego na każdym przystanku/parze przystanków z płatnością kartą i gotówką - ludzie powinni mieć bilet wchodząc do pojazdu i skasować go od razu przy wejściu/drzwiach, ukróci to kombinowanie, długie kupowanie biletów, kolejek do biletomatów w pojeździe;

2.4. Płatność za przejazdy kartą płatniczą bez kupowania biletu zbliżając ją przy wsiadaniu do odpowiedniego terminala w kasowniku pojazdu (jak np. w Londynie);

2.5. Szybkość, częstotliwość, punktualność, jakość komunikacji;

2.6. Strefy komunikacyjne i dostosowane do tego taryfy (I i II strefa, tj. w ramach II i III obwodnicy na jednej taryfie, strefa III między III i IV obwodnicą druga taryfa, gminy ościenne trzecia taryfa, dalsze gminy czwarta taryfa).

	Kończąc, życzę owocnych prac, odwagi w spojrzeniu na przyszłość, bez krótkowzroczności a z polotem i projektowaniem nie na dziś czy jutro lecz na lata i dziesięciolecia do przodu, w czym mam nadzieję pomogą powyższe sugestie.
Mieszkanie	
17.	<p>Wnoszę o utrzymanie istniejących w studium i obowiązujących MPZP terenów MN (wszystkie rodzaje) i poszerzenie ich o grunty sąsiednie.</p> <p>Zmiana rodzaju gruntu z budowlanego na jakikolwiek inny może spowodować konieczność wypłaty wysokich odszkodowań z kasy miasta. Krakowa na to nie stać.</p> <p>Dodatkowo należy wprowadzić zapisy wymuszające na jednostkach UMK poszanowanie zapisów MPZP i nie utrudnianie zabudowy już przeznaczonych pod MN gruntów, w szczególności chodzi tu o Wydział Kształtowania Środowiska, który w swoich decyzjach traktuje tereny MN jako "tereny zieleni".</p>
18.	<p>Wniosek do sporządzanego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa.</p> <p>Zgodnie z ustaleniami obowiązującego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa przyjętego na mocy uchwały numer CXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014 r, teren nieruchomości składającej się z działek nr 54/15 i 54/16 przy ul. Karcza w Krakowie (obręb 39), wyznaczono jako teren zieleni nieurządzonej oznaczony symbolem ZR. Obszar po zachodniej linii ul. Karcza (od skrzyżowania ul. Karcza z ul. Brucknera do skrzyżowania ul. Karcza z ul. Szerokie Łąki) jest zabudowany w dużej mierze zabudową mieszkaniową jednorodzinną. W jednym ciągu (od skrzyżowania ul. Karcza z ul. Szerokie Łąki) usytuowanych jest kilka budynków mieszkalnych w zabudowie szeregowej, a pomiędzy nimi znajduje się jedna wolna od zabudowy nieruchomość – złożona z działek nr 54/15 i 54/16.</p> <p>Ustalenia wprowadzone w życie na podstawie Studium ..., a następnie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego uniemożliwiają zagospodarowanie przedmiotowej nieruchomości zgodnie z dotychczasowymi zamierzeniami właściciela.</p> <p>Działając w imieniu własnym, jako właściciel nieruchomości składającej się z działek ewidencyjnych nr 54/15 i 54/16, usytuowanych przy ul. Karcza w Krakowie (obręb 39), dla której Sąd Rejonowy dla Krakowa – Podgórze w Krakowie, IV Wydział Ksiąg Wieczystych prowadzi księgę wieczystą numer KW KR1K/00464051/7, składam wniosek do sporządzanego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa podjętego uchwałą Nr XCIII/2446/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 stycznia 2018 r., o wprowadzanie zmiany kierunku zagospodarowania terenu, w zakresie działek ewidencyjnych nr 54/15 i 54/16 (obręb 39) i oznaczenie ich terenu jako przeznaczonego pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną.</p>
19.	<p>Jestem zdecydowanie za zaprzestaniem chaotycznej zabudowy. Trzeba zadbać o przewietrzanie miasta, redukcję smogu, większą ilość terenów zielonych i rekreacyjnych, zachowanie niektórych terenów obecnych lasów, pól uprawnych i łąk, gdzie teraz żyją jeszcze sarny, dziki i inne drobne dzikie zwierzęta. Nie rozbudowujemy miasta za wszelką cenę, osoby, które przeprowadziły się na przedmieścia chcą być na obrzeżach miasta a niekoniecznie zostać obudowane wielkimi osiedlami. Idźmy w kierunku urbanistyki dużych miast, jak to się dzieje na świecie - trzeba zwiększać wysokość i gęstość zabudowy w centrum, w dzielnicach najlepiej skomunikowanych, gdzie dostępny jest transport zbiorowy na dużą skalę - autobusy, tramwaje, SKA oraz dostępne są szkoły, oferta kulturalna itp. Budowa dzielnicy wieżowców</p>

	<p>jest dobrym pomysłem. Nie rozumiem czemu w dzielnicy Wesola (oczywiście poza rozbudowanym parkiem, który jest bezsprzecznie potrzebny) nie zostaną postawione bloki mieszkalne, bo to jest idealnie skomunikowane i łatwo dostępne miejsce, szkoda przeznaczać je np. jedynie na kulturę i sprawić, że poza godzinami spektakli, wernisaży itp. będzie tam zupełnie pusto. W mieście brakuje mieszkań więcej niż 2 pokojowych, gdy tylko się pojawiają, wszystkie sprzedawane są na samym początku, na etapie "dziury w ziemi", rodziny z dziećmi muszą szukać domów poza Krakowem, bo ciężko tu o większe mieszkanie. Każde osiedle powinno być zorganizowane jak np. Krowodrza Górka czy Kurdwanów - z dostępem do szkół (powinna być rejonizacja, żeby nie trzeba było się przemieszczać między dzielnicami i generować korków), przychodni, sklepów, usług, domów kultury, terenów rekreacyjnych, obiektów sportowych itd. Bez zapewnienia tych usług nie powinno być pozwolenia na budowę. Nowe bloki powinno się budować tak, by nie zakłócać przepływu powietrza, np. w układzie równoleżnikowym, by zachować odpowiednie przewietrzanie. Pozwolenia na budowę powinny być bardziej sprawdzane i monitorowane (ile już jest przypadków nadużyć i budowania innych budynków niż w pozwoleniu) oraz konsultowane z okolicznymi mieszkańcami - np. nowe osiedle przy ulicy Podłużnej - pierwotnie zakładane na 10tys mieszkańców (niedorzeczne biorąc pod uwagę dostępną infrastrukturę), oprotestowane, następnie mówiono o zezwoleniu na budowę domów zamiast bloków tymczasem powstają tam kilkukondygnacyjne mini bloki. Wszystkie nowe bloki powinny mieć zapewnioną większą ilość miejsc postojowych, wymagane garaże podziemne i większą ilość zieleni ogólnodostępnej (a nie liczonej jako np. trawiaste tarasy w mieszkaniach na parterze, do których mieszkańcy nie mają dostępu). W każdym miejscu powinno się zadbać o jak najmniejszą ilość betonu, jak największą ilość zieleni (ale nie nasadzeń krzaczków na agrowłókninie tylko wśród trawy, żeby dobrze absorbować wodę przy ulewnych deszczach), dostęp do sieci mpec i brać pod uwagę ekologię w każdym aspekcie. Pozdrawiam serdecznie!</p>
20.	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>Bardzo dziękuję za zorganizowanie konsultacji społecznych w sprawie zmiany Studium oraz możliwość przekazania uwag na spotkaniu i umożliwienie przesłania podsumowania swoich oczekiwań wobec prac planistycznych.</p> <p>Jestem właścicielem działek nr 117/5 oraz 117/4 obr. 103 w Bieżanowie przy granicy z gminą Wieliczka. Działkę odziedziczyłem w spadku po mojej mamie i należała ona do mojej rodziny od pokoleń. W wyniku budowy węzła drogowego, autostrady A-4 oraz ulicy Kokotowskiej większość nieruchomości została przekazana państwu. W roku 2018 kolejne tereny zostały zabrane pod zielen izolacyjną (163.ZI.1) oraz zakwalifikowane jako tereny rolnicze (163. Rz.1) zgodnie z MPZP dla wybranych obszarów przyrodniczych Miasta Krakowa Etap A, gdzie ograniczono całkowicie możliwość ich zabudowy i podziału.</p> <p>W obowiązującym Studium z uwagi na trwającą budowę autostrady i węzła komunikacyjnego na większości otaczających inwestycje drogowe obszarach wpisano zachowawczo przeznaczenie terenu jako zielen nieurządzona (ZR). Wprowadzając plan miejscowy w roku 2018 na tym terenie konieczne było zachowanie zgodności planu z obowiązującym Studium, dlatego nie było możliwości podziału terenów ZR na tereny przeznaczone pod zielen izolacyjną i tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową. Prawdopodobnie dlatego wprowadzono dodatkowo tereny rolnicze utrzymując w ten sposób zgodność z zapisami w Studium.</p>

Obecnie inwestycje drogowe na tym obszarze zostały ukończone, nie ma więc potrzeby blokowania dalej ich zagospodarowania i ograniczania zabudowy. Oświadczam, że nie kwestionuję potrzeby wprowadzenia zieleni izolacyjnej w pasie przylegającym do ulicy Kokotowskiej oznaczonym w planie symbolem 163.ZI.1, rozumiem potrzebę i uważam, że wprowadzenie takiego pasa zieleni jest uzasadnione z uwagi na bliskość autostrady A-4.

Chciałby zwrócić uwagę, że w planach miejscowych uchwalonych przez Gminę Wieliczka w bliższym i dalszym sąsiedztwie nie przewidziano obszarów o przeznaczeniu rolniczym, bo tereny te zostały już w większości zurbanizowane i zabudowane.

Jedyną możliwością wyprostowania i właściwego uregulowania przeznaczenia tych terenów są zmiany zapisów w nowym Studium. Podczas zmiany Studium proszę o wydzielenie terenów pod zielenią izolacyjną tak jak to zrobiono w MPZP dla wybranych obszarów przyrodniczych Miasta Krakowa (obszar 163.ZI.1) oraz zmianę przeznaczenia wpisanych w tym samym planie terenów rolniczych (obszar 163.Rz.1) na zabudowę mieszkaniową jednorodzinną.

Wnoszę też o to, aby po uchwaleniu nowego Studium dokonać korekty granic obowiązywania uchwalonego MPZP dla obszarów przyrodniczych Miasta Krakowa (obszar 163) w sposób najprostszy z możliwych. Proszę o uwzględnienie w tym planie pasa zieleni izolacyjnej oznaczonej jako 163.ZI.1 oraz usunięcie z tego planu terenów oznaczonych jako 163.Rz.1 i pozostawienie tych obszarów jako nieobjętych planem tak jak obecnie tereny wzdłuż ulicy Czarnochowickiej.

Jeżeli zapadnie decyzja o uchwaleniu pełnego planu dla tego obszaru to proszę o przeznaczenie całego obszaru, poza pasem zieleni izolacyjnej, pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną o parametrach takich samych lub zbliżonych do tych, które zostały wpisane w obowiązujący plan miejscowy dla zabudowy jednorodzinnej, uchwalony przez Gminę Wieliczka po drugiej stronie ulicy Czarnochowickiej.

Podtrzymuję przedstawione w krótkim wystąpieniu na konsultacjach społecznych w dniu 27.10.2021 moje stanowisko w sprawie powiązań opracowywanego Studium z gminą Wieliczka, a w szczególności uwzględnienia obszaru wsi Czarnochowice w pracach planistycznych. Proszę o wprowadzenie możliwości zabudowy na terenie należącym do Krakowa, usytuowanym bardzo blisko XIV wiecznego owalnicowego centrum wsi oraz terenów rekreacyjnych, które w sposób naturalny powinny stanowić centrum lokalnej społeczności. Chodzi o to, aby decyzje planistyczne nie pozbawiły możliwości rozwoju i nie doprowadziły do zniszczenia czegoś co istniało przez 7 wieków. Obszary należące do Krakowa są stosunkowo niewielkie i według mnie planowanie przestrzenne na tym terenie powinno stanowić dopełnienie ogólnej myśli planistycznej zapisanej w MPZP dla Gminy Wieliczka. Nowe Studium dla Miasta Krakowa na tym terenie powinno być ściśle powiązane z sąsiadującą gminą. W tym wypadku granica miasta nie ma znaczenia, ważna jest ochrona i zapewnienie rozwoju miejscowej społeczności, która była kiedyś bardzo ciekawą enklawą posiadającą swoją tożsamość i zwyczaje. Pamiętam to ze swojego dzieciństwa.

Liczę na uwzględnienie moich uwag w pracach planistycznych.

21. Moje spostrzeżenia są takie, że po raz kolejny w planowanym nowym studium obrzeża Krakowa są obszarami poszkodowanymi. Zaznaczam że dzielnica XVIII to nadal teren miasta Krakowa a traktowani jesteśmy po macoszemu. Prosimy o wprowadzeniu zmian na obszarach połowa osiedla Przyłasek Rusiecki (teren za torami) który poza istniejącą zabudowa i niewielkim buforem pomiędzy nią

	<p>przeznaczony jest na tereny zielone. Państwo nie biorą pod uwagę ponad kilkaset wniosków które zostały złożone o zmianę przeznaczenia tylko dlatego że jesteśmy w mniejszości. Abstrahując od tematu, nawet niektóre mapy Krakowa przedstawiana na spotkaniu nie obejmowały naszego rejonu i kończyły się na granicy Kombinatu...dlaczego??? jesteśmy mniej warci? (mam na myśli prace przy "stolikach"). Bardzo proszę o wysłuchanie głosu mieszkańców naszego terenu Przylasek Rusiecki, Wyciąski, Wolica bo my chcemy zieleni i ją mamy i prosimy o wprowadzenie możliwości zabudowy z zabezpieczonym wysokim procentem powierzchni biologicznie czynnej. Chcemy możliwości przeznaczenia swoich gruntów, które są w naszym posiadaniu od pokoleń na miejsce do zamieszkania dla nas i naszych dzieci. Planowanie studium na 30 lat i "blokowanie" naszych jakichkolwiek prób inwestycji spowoduje wyludnienie tych terenów i starzenie osiedli a nie tak chcemy widzieć nasze osiedla za 30 lat. Nasze tereny są blisko z terenami Nowej Huty Przyszłości która ma zapewnić miejsca pracy dla kilkaset osób, zapewnimy osobom pracującym kiedyś na tym terenie do zamieszkania blisko swojego miejsca pracy. Popatrzmy na ten obszar z trochę innej perspektywy niż tylko: granice Krakowa -miejsce bez potencjału-miejsce bez perspektyw. Nie zapewniamy procenta terenów zielonych dla Krakowa naszymi polami uprawnymi bo to nie pomoże mieszkańcom Centrum Krakowa w dostępności do terenów zielonych.</p>
22.	<p>Uwagi, które chciałam wnieść zostały podniesione już na spotkaniu w dniu 27.10.2021 r., a ponieważ są ważne dla nas jako właściciele działek położonych w rozwidleniu ul. Bodzowskiej i Widłakowej (Bodzów obr. 5, m.in. działki nr 230 i 230/1), to chciałam jeszcze raz podjąć temat, aby ten głos znalazł zrozumienie przy tworzeniu nowego Studium dla Krakowa.</p> <p>W przypadku gdy jest już teren zabudowany (a więc nie spowoduje to znacznych dodatkowych nakładów na infrastrukturę), a pozostały niewielkie powierzchniowo tereny zielone, zasadnym jest brać pod uwagę interes ich właścicieli i traktować ich interes jako równorzędny, a w razie konfliktu - podjąć próby ich pogodzenia. Gmina nie może się kierować się założoną a priori hierarchią interesów, tj. aby utrzymać na założonym poziomie udział terenów zielonych w Krakowie, zabudowywać maksymalnie centrum miasta, zamykając jednocześnie korytarze powietrzne do niego, a pod tereny zielone przeznaczać prywatne działki (nomen omen - w celach rekreacyjnych a tylko dla ich właścicieli). Budzi to słuszny sprzeciw i rozgoryczenie właścicieli takich gruntów i nie budzi też zaufania mieszkańców do organów administracji publicznej.</p> <p>Taka sytuacja występuje z ww. dwoma działkami położonymi przy ul. Bodzowskiej, stanowią one wraz z 3 innymi działkami obecnie wąski klin pomiędzy terenami już zabudowanymi lub planowanymi do zabudowy mieszkaniowej. Położone są one w dolinie a od jej zachodniej strony wznosi się na dolinę wzgórze Solnik, wobec czego dolina ta nie może stanowić żadnego korytarza powietrznego dla centrum Miasta. Ponadto w otoczeniu tego terenu jest bardzo dużo zieleni obejmującej rozległy teren m.in.: las łęgowy nad Wisłą, las w Przegorzałach, las Bielański, Tyniecki, Bodzowski, Skotnicko-Pychowicki, Kostrzecki, Górki Twardowskiego.</p> <p>Zabudowanie działek należących o których wspomniałam powyżej, nie zmniejszy w jakiś istotny sposób powierzchni terenów w tej części miasta, bowiem obszar ten jest niewielki.</p> <p>Chciałabym zwrócić uwagę na opis uzasadnienia do wydanej przez Miasto decyzji o ustaleniu warunków zabudowy dla położonej obok działki (nr 233/8). Podano m.in., że „nowa zabudowa stanie się przyczynkiem do stopniowego zabudowywania działek sąsiadujących i w związku z tym ul. Bodzowska stanie się ulicą gminną”. Miasto więc, założyło już zabudowę terenu przylegającego do tej ulicy !!!.</p> <p>Moim zdaniem, ważny jest w planowaniu rozwoju naszego miasta również aspekt społeczny, tj. zrozumienie przez obywateli działań Miasta w tym zakresie, a to będzie miało miejsce gdy będą szanowane prawa jego mieszkańców.</p>

23.	<p>Zachód Krakowa to Zielone płuca, stąd najczęściej wieje wiatr i bezsensowne blokowanie nawiewu powietrza z tego rejonu tylko pogorszy już i tak bardzo złą sytuację w reszcie naszej kotliny. To co powstaje na ulicy Podłużnej to skandal - zarówno to że ten teren jest w ogóle zabudowywane (korytarz przewietrzania) jak i to że do centrum będzie prowadzić stamtąd maleńki most z ruchem wahadłowym, no i to że miało nie być tam bloków, a budowane są mini-bloki (nie powstają tam niskie domy jednorodzinne, mimo szumnych zapowiedzi). Miasto nie może tolerować samowól budowlanych.</p> <p>Tak jak na całym świecie tak i w Krakowie - usystematyzowanie zabudowy miasta powinno zakładać pozostawienie dużej ilości terenów zielonych i rekreacyjnych na obrzeżach, a postawienie na mieszkalnictwo w centrum, a więc tam gdzie transport publiczny jest najlepiej zorganizowany. Mam wrażenie, że przeprowadzając się na obrzeża miasta mieszkańcy nie mają gwarancji, że już za kilka lat nie zostaną obudowani nowymi osiedlami, które nie są dobrze skomunikowane i powstają przypadkowo.</p> <p>światnym ruchem było poprawienie transportu kolejowego (np. pociąg do Balic, o ile będzie często kursować). Natomiast dzielnice centralne, w których będą same ośrodki kulturalne (vide plany dla os. Wesoła) nie ma większego sensu - okolica się tylko wyludni.</p> <p>Co ciekawe, osiedla nowsze przegrywają z tymi budowanymi w okresie PRL, jeśli chodzi o wygodę mieszkania w nich a więc jeśli chodzi o dostęp do placówek szkolnych, terenów zielonych, przychodni, sklepów, usług, domów kultury, terenów rekreacyjnych, obiektów sportowych itd.</p> <p>W każdym miejscu powinno się zadbać o jak najmniejszą ilość betonu, jak największą ilość zieleni. Co ważne, należy bezwzględnie bronić starych drzew, nie dać sobie wcisnąć bełkotu o zastąpieniu ich nowymi nasadzeniami. To dlatego że stuletnie drzewo bez porównanie lepiej spełnia swe funkcje (produkcja tlenu, absorpcja wody, schronienie dla różnych gatunków zwierząt) niż kilkaset małych nowych drzewek.</p> <p>Często widzimy tylko symboliczne nasadzenia krzaczków na agrowłókninie na nowych osiedlach, zamiast zwykłej trawy, co nie sprawdza się jeśli chodzi o absorbowanie wodę przy ulewnych deszczach), Dbajmy o dostęp do sieci mpec i bierzmy pod uwagę ekologię w każdym aspekcie - np. jak w Gdańsku - warto nie kosić wszędzie do zera terenów zielonych, tylko część parków pozwolić rosnać naturalnie.</p> <p>Ostatnia kwestia - przestrzenie między blokami w mieści są zaskakująco niewielkie i są często powodem żartów, musimy zwiększyć dozwolone odległości między budynkami.</p>
24.	<p><i>Opinia zgłoszona przez innego mieszkańca niż ten, który zarejestrował się na spotkanie:</i></p> <p>Bardzo słabe spotkanie, zero dyskusji, z góry narzucony scenariusz i tez pod którą władze miasta próbują dorobić uzasadnienie a niewygodne pytania są zbywane, przemilczane, zakopywane pod dywan. Mieszkańcy w tej układance są nikim i nie mają żadnego wpływu. Te spotkania to kpina z obywateli. Przykładem niech będzie problem zabudowy zabytkowego lotniska w Czyżynach które usilnie włodarze chcą zabudować i zrobić prezent deweloperom za publiczne pieniądze. W sytuacji kiedy nasze dzieci się duszą, smog nie znika-urzędnicy chcą zniszczyć tereny zielone. To jest skandal ! Jak macie robić takie spotkania to lepiej sobie darujcie bo szkoda naszego i waszego czasu.</p>
25.	<p><i>Opinia zgłoszona przez innego mieszkańca niż ten, który zarejestrował się na spotkanie:</i></p> <p>Mam niestety gorzką refleksję, że konsultacje nijak się mają do rzeczywistości, postulaty i uwagi mieszkańców zazwyczaj są ignorowane. Poza tym Kraków jest już miastem nieodwracalnie zniszczonym przez chaotyczną, niespójną, często marnej jakości zabudowę. Fatalne</p>

	remonty kamienic, przeinwestowane rewitalizacje parków, słaby nadzór konserwatorski, brak kierunku i wizji. Oraz niewystarczającą ilość zieleni, która jest systematycznie uszczuplana.
Praca	
	Nie złożono żadnego formularza.
Środowisko i rekreacja	
26.	<p>Uważam, że wzdłuż linii kolejowych powinny zostać utworzone autostrady/obwodnice rowerowe Krakowa. Przy okazji dzięki tej inwestycji byłby ułatwiony i bezpieczniejszy dojazd na rowerze na pociąg oraz do pracy itp. Przykłady miejsc: wzdłuż linii kolejowej 109 i E30.</p> <p>Park pamięci i renowacja pomnika na Wzgórzu Kaim. Odtworzenie okopów z czasów wojny na działania plenerowego bezpłatnego muzeum.</p> <p>Zbiorniki retencyjne na przykład na rzece Serafie powinny również pełnić funkcję rekreacyjną (wyjście na spacer, rower, bieganie, piknik). Wejście na teren zbiorników powinno być tylko zamykane podczas powodzi ze względów bezpieczeństwa.</p> <p>W każdej dzielnicy Krakowa powinny być małe oraz duże parki po kilka hektarów, aby mieszkańcy mogli wypoczywać na łonie natury i nie musieli za każdym razem wyjeżdżać poza miasto.</p> <p>Lasy miejskie w Krakowie. Tam, gdzie to możliwe zalesianie terenów i tworzenie lasów.</p> <p>Dotacja po 90-100% dla każdego domu, który chce korzystać z odnawialnych źródeł energii (panele fotowoltaiczne, pompy ciepła).</p> <p>Budowa miejskich farm z panelami słonecznymi na terenie Krakowa. Energia mogłaby służyć do oświetlenia ulic, budynków publicznych oraz zabytków.</p>
27.	<p>Dzień dobry. Chciałabym, żeby miasto doceniło wartość zieleni, drzew, trawy – jako roślin korzystnych dla klimatu, miejsc relaksu dla mieszkańców, schronienia dla dzikich zwierząt, ochrony przed skutkami ulew, upałów itp.</p> <p>Proszę nie betonować placów i nie usuwać istniejącej zieleni. Postawienie kwiatów w donicach na betonowym placu to nie jest dbanie o zielen. Popieram inicjatywy rozbetonowywania, gdzie tylko to możliwe, zamieniamy beton na trawę, krzewy. Trawa jest lepsza niż wysypywanie korą. Nie pozwalamy na wycinkę drzew, nasadzenia nowych drzewek w zamian nie umywają się nawet do jednego wieloletniego drzewa. Sadźmy zielen na każdym wolnym skrawku ziemi w mieście, ale nie nazywajmy tych skwerków parkami... Budujmy prawdziwe, duże parki, w których będzie zachowana różnorodność biologiczna (trawa koszona i niekoszona, łąki kwietne, krzewy, drzewa, kwiaty) – najlepszym przykładem takiego parku jest Park Reagana w Gdańsku, warto się zainspirować. Chciałabym utworzenia parku w kamieniołomie w Mydlnikach – przepiękny teren, byle nie zniszczyć jego wyjątkowego charakteru i go nie zabetonować i nie wycinać</p>

	<p>roślin a raczej uporządkować śmieci i wyznaczyć ścieżki spacerowe. W imieniu rodziców małych dzieci proszę o rezygnację z wysypywania placów zabaw piachem i żwirem – to jest coś okropnego. Gdy dziecko się przewraca od razu jest poranione, piach wysypuje się we wszystkie zakamarki, niektóre dzieci mają z tym duży problem. W dodatku po wizycie na takim placu zabaw nie sposób doprać ubrań. Dzieci rzucają kamieniami i żwirem, w przypadku piachu, łatwo się poślizgnąć na schodkach czy zabawkach do wspinania. Place zabaw powinny być trawiaste, ewentualnie wyłożone miękkim podłożem. Na terenie miasta powinno zostawiać się też częściowo dzikie tereny, ostatnie pola uprawne, zagajniki, żeby dzikie zwierzęta też mogły tu żyć a nie były skazane na wyginięcie, dzieci miały okazję zobaczyć, jak wygląda zieleń nieuporządkowana, żeby każdy miał możliwość przejść się po łące a nie tylko zadbanych wymuskanych alejkach. Chciałabym, żeby w mieście było dużo ogrodów wertykalnych na budynkach, które pomagałyby w walce o czyste powietrze. Na każdym osiedlu, przy budowie każdego bloku powinna być zapewniona odpowiednia ilość zieleni, nie tylko „na papierze” i w postaci prywatnych tarasów sprzedawanych z mieszkaniami na parterze, ale wzdłuż ulic, chodników, w miejscach ogólnodostępnych. Zamiast kolejnych pomników proszę budować parki, skwery, sadzić drzewa. Proszę o kolejne edycje akcji Parki Krakowian, niech każdy Krakowianin ma swoje drzewo.</p> <p>Pozdrawiam.</p>
28.	<p>POSTULATY DOT. NOWEGO STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO</p> <p>Uwagi dot. części 5 dyskusji nad studium: Środowisko i rekreacja: Zachować główne kliny zieleni i parki rzeczne jako ciągi przewietrzania oraz zieleń forteczną. Tereny rolne dopuścić wyłącznie poza IV obwodnicą, wyjątkowo w terenach stykowych od wewnętrznej strony IV obwodnicy, ale tylko w północno-zachodniej części miasta. Wewnątrz III obwodnicy przekształcić ogródki działkowe w ogólnodostępne urządzone parki (dobrym wzorem Sewilla lub Edynburg), ewentualna relokacja tych ogródków poza IV obwodnicę. Ochronić najcenniejsze tereny Doliny Rudawy poprzez budowę tunelu trasy Zwierzynieckiej, trasę Balicką wyznaczając w miarę możliwości na powierzchni. Zachować pole wlotów oraz możliwość okazjonalnego korzystania przez małe samoloty z lotniska w Czyżynach, przy równoczesnym dopuszczeniu innych funkcji dla codziennej eksploatacji pasa startowego (np. jako drogi lub parkingu dla Cogiteonu). Tereny zieleni nieurządzonej pomiędzy III i IV obwodnicą przekształcić w naturalne parki lub zalesić, nieużytki bez istotnej funkcji przyrodniczej przekształcić w tereny zabudowy usługowej lub mieszkaniowej z dużym odsetkiem powierzchni biologicznie czynnej. Rozważyć możliwość powstania w rejonie ogródków działkowych na Zakolu Wisły parku wertykalnego, który przesłoniłby widok z Kopca Kościuszki na elektrociepłownię w Łęgu.</p> <p>Uwagi dot. pozostałych części studium: 1. Dziedzictwo kulturowe i krajobrazowe Ochronić istniejące panoramy, poprzez zachowanie zabytkowej sylwety miasta i istniejące osie widokowe, a w rejonie Łęgu wprowadzić ograniczenia gabarytów dla nowej zabudowy.</p>

Zakazać lokalizowania lunaparków i piaszczystych plaż na bulwarach wiślanych w centralnej części miasta.
Zdiagnozować zagrożone i zabezpieczyć nowoczesne dziedzictwo architektoniczne (np.: hotele Forum, Cracovia).
Przywrócić żywotność zamrożonych często przez dekady kluczowych lokalizacji: Dolne Młyny, Plaza i Staw Dąbski, Cichy Kącik dla Centrum Muzyki, teren pod Urząd Marszałkowski przy Rondzie Kotlarskim, Port Solny, powojenny teren na Dąbiu dla filharmonii, by nie powtarzała się historia szkieletora.
Uporządkować rejon Wesołej wraz z ul. Grzegórzecką, Starych Dębniak (baza MPO naprzeciw Wawelu?!), Starego Podgórza nadając im atrakcyjne funkcje usługowe (także usługi publiczne), dopuszczające mieszkalnictwo i komunikację, lub objąć je strefą rewitalizacji.
Wewnątrz i obustronnie wzdłuż II obwodnicy wprowadzić wyraźną preferencję dla zabudowy zwartej w formie kwartałowej w oparciu o istniejącą sieć zabudowy (wzorem Gdańska, Elbląga czy Głogowa).
Generalny zakaz lokowania wewnątrz i w otoczeniu II obwodnicy obiektów tymczasowych typu food trucki, kioski, parkingi, prowizoryczne szykany zmieniające organizację ruchu (ul. Pawia, rejon Pl. Bohaterów Getta, Ronda Grzegórzeckiego lub Matecznego), w ich miejsce powinna powstać reprezentacyjna, zwarta, zabudowa o wysokiej jakości bez odsłoniętych oficyn i ścian szczytowych.
Generalny zakaz budowy/modernizacji wolnostojących, niskich pawilonów wewnątrz III obwodnicy i absolutny zakaz dla terenów wzdłuż i wewnątrz II obwodnicy (nowe niskie obiekty fastfoodów i stacji paliw przy Matecznym, albo stare baraki przy ul. Kotlarskiej lub na Ludwinowie).
Podwyższenie dopuszczalnej zabudowy, szczególnie pomiędzy I i II obwodnicą, obustronnie wzdłuż II obwodnicy i wzdłuż głównych ciągów promienistych pomiędzy II a III obwodnicą (Prądnicka, 29 Listopada, Wita Stwosza, Powstańców Wielkopolskich, Dekerta, Konopnickiej, Mogilska, Tischnera, Klimeckiego, Nowohucka, Wadowicka) oraz na obszarach dawnych stref ekonomicznych (Czyżyny, Pychowice-Skotniki i przede wszystkim Nowa Huta Wschód/Nowa Huta Przyszłości).
Możliwość nadbudowy kamienic w Starym Mieście, a przede wszystkim w Starym Podgórzu i umożliwienie (co do zasady) wyrównywania wysokości budynków w ramach istniejących pierzei.
Wieżowce, powyżej 100 metrów dopuścić w obszarze Nowego Miasta i w rejonie węzła A4 Skawina, gdyż na skraju miasta -wzorem Lwowa, Luksemburga lub Centro Direzionale w Neapolu - nie będą szkodzić sylwecie miasta.
Rozważyć powstanie kwartału/alei instytucji kulturalnych/muzeów/galerii zamiast ogródków działkowych na Małych Błoniach jako kontynuację Krakowskiego Centrum Muzyki (jak Ciutat de les Arts i les Ciències w Walencji).

2. Komunikacja i infrastruktura

Utrzymać dotychczasowy korytarz dla III obwodnicy jako drogi bezkolizyjnej na głównym ciągu, odpowiednio szeroki dla integracji wszystkich środków transportu. III obwodnica nie powinna się, na żadnym odcinku pokrywać, lecz wyłącznie przecinać główne wylotowe trasy promieniste. Główne ciągi promieniste od III obwodnicy do granic miasta również wyznaczyć jako szerokie arterie, z zasady bezkolizyjne na głównym kierunku.
Wyznaczyć trasę metra/premetra (bezkolizyjną jak w Liverpoolu, Walencji, Sewilli czy Maladze, ewentualnie częściowo/tymczasowo kolizyjną jak w Porto) jako podstawowy środek transportu wraz z innymi rodzajami komunikacji szynowej (tramwaj, SKA). Wyznaczyć kolejne 2 lub 3 linie o nowym przebiegu lub do modernizacji na bezkolizyjne (jak w Brukseli, Kolonii lub Stuttgarcie).

Główne węzły przesiadkowe wyznaczyć przy przystankach komunikacji szynowej (AGH, Grzegórzki, Płaszów, Podgórze, Bonarka, Prądnik Czerwony, os. Piastów, Azory, Żabiniec-Krowodrza, Olsza, Al. Pokoju i Mogilska przy małej obwodnicy kolejowej) i zapewnić tam rozwój terenów usług.

Zabezpieczyć nowy korytarz dla trasy S7 bezpośrednio z węzła A4 Bieżanów na południe w kierunku Myślenic.

Przewidzieć przebieg Kanału Krakowskiego do realizacji w wersji suchej lub mokrej i zarezerwować w tym celu odpowiedni pas zieleni oraz ustalić przebieg Trasy Pychowickiej.

Potraktować wyznaczenie Trasy Balickiej jako niezbędnej osi rozwojowej dla strefy Kraków Airport. odpowiednio szerokiej i możliwie bezkolizyjnej, lecz niekoniecznie w tunelu + ewentualnie tramwaj/premetro z Al. Armii Krajowej do lotniska (jak w Edynburgu, Zurychu, Lyonie).

Zwiększyć radykalnie ilość przystanków SKA na prowadzonych w mieście liniach kolejowych. (jak w Zurychu lub Norymberdze).

Uwzględnić przebiegi linii zgłoszonych w programie Kolej Plus: do Myślenic, Niepołomic, Olkusza.

Mając na uwadze spodziewane zwiększenie roli kolei, zaplanować lokalizację dla dworca kolei dużych prędkości, ustalając czy będzie się ona pokrywać/sąsiadować z obecną lokalizacją Dworca Głównego (Neapol/Walencja), czy w odrębnej lokalizacji (Sewilla), czy na lotnisku (Lyon). W wariantcie minimalnym zabezpieczyć odejście alternatywne szybkiej kolei z rejonu Mydlnik do planowanego kolejowego Węzła Małopolsko-Śląskiego.

Wzorem Łodzi lub Malmoe zaproponować korytarz kolei dużych prędkości, który obsłuży równocześnie/równolegle ruch pasażerski w mieście, najlepiej śladem dawnej kolei cyrkumwielacyjnej pod Alejami Trzech Wieszców i ul. Konopnickiej w rejon Bonarki, zamiast fragmentarycznego wprowadzania na Alejach linii tramwajowych.

Umożliwić rozbudowę węzła A4 Skawina w taki sposób by zmieścić nowe, dodatkowe bezpośrednie połączenie tego węzła drogowego i ul. Skotnickiej z obwodnicą Skawiny.

W celu realizacji idei miasta 15-minutowego zabezpieczyć odpowiednio szerokie korytarze dla ciągów dzielnicowych w obrębie ulic typu Piastowska, Mikołajczyka, Wiślicka, Bohomolca, Puskarska, Białoruska, Tuchowska, Półtanki, Teligi, Dobrego Pasterza, Prądnicka, Kobierzyńska.

Przedłużyć linię kolejową z rejonu elektrociepłowni Łęg w pobliże Placu Centralnego i dalej do Nowej Huty Przyszłości z włączeniem do wschodniej obwodnicy kolejowej i uruchomić na niej przystanki SKA.

Rozważyć możliwość budowy linii kolejowej (wraz z przystankami SKA), obsługującej tzw. Nowe Miasto śladem bocznic od ul. Półtanki przy Krakowskich Zakładach Nawierzchniowych do drogi S7 i dalej do strefy logistycznej w Brzegach/Niepołomicach lub wzdłuż S7 z powrotem do przystanku Złocień, ewentualnie mostem przez Wisłę do Nowej Huty Przyszłości.

Rozważyć umieszczenie mariny w rejonie stoczni/zakola na Wiśle.

3. Mieszkanie

Zwiększyć ilość i chłonność terenów mieszkaniowych, zwiększając tam gdzie to możliwe wysokość zabudowy (zwarta: 3-4 piętrowa, wolnostojąca w centrum: 5-7 pięter, blokowa: ok. 15 pięter) oraz przekształcając częściowo zabudowę jednorodziną w wielorodziną o niskiej intensywności.

Wewnątrz i wzdłuż III obwodnicy co do zasady lokować zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, a zabudowę jednorodzinną wokół IV obwodnicy.

Tereny mieszkaniowe rozwijać przede wszystkim wzdłuż terenów kolejowych, eliminując w tych obszarach tereny rolne, zieleni nieurządzonej (głównie w północnej części miasta: Górka Narodowa, Mistrzejowice, Grębałów), bazy i składy oraz, podnosząc wysokość i intensywność zabudowy jednorodzinnej na wielorodzinną.

Tereny mieszkaniowe należące do gminy traktować co do zasady jako tereny zabudowy wielorodzinnnej.

4. Praca

Zintensyfikować zainwestowanie dla strefy Kraków Airport, eliminując tereny rolne i nieużytki, pozostawiając konieczne tereny niezabudowane w celu utrzymania odpowiedniego pasa nalotów.

Tereny przemysłowe dla przemysłu tradycyjnego umieścić wewnątrz ogrodzenia kombinatu metalurgicznego. Pozostałe tereny przemysłowe (przemysł 2.0, 3.0, 4.0) z dopuszczeniem usług (w tym przede wszystkim logistyka, bazy, składy) umieścić pomiędzy drogą S7 (IV obwodnica) a wschodnią (dużą) obwodnicą kolejową i wzdłuż niej oraz w południowej i wschodniej części Rybitw. Dopuszczyć przemysł w strefie Kraków Airport Balice i poza wschodnią obwodnicą kolejową, szczególnie wzdłuż głównych dróg: DK 79 i 75 oraz DW 776.

Generalnie, wzorem Norymbergi (potentat wydawniczy, drukarski, maszynowy), relokować przemysł, wyznaczając parki technologiczne na obrzeżach, ale w obrębie granic miasta, by zachować dywersyfikację gospodarki miasta (podobnie jak we Wrocławiu).

Tereny usługowe na terenach zajmowanych aktualnie przez handel wielkopowierzchniowy uzupełnić o dodatkowe funkcje usługowe, dopuszczając zabudowę mieszkaniową wielorodzinną o dużej intensywności i co do zasady umożliwić wyższą, np. ok 15 pięter zabudowę tych terenów.

5. Podsumowanie i uwagi ogólne

Kraków jest drugim pod względem ludności miastem w Polsce oraz największym niestołecznym miastem Europy Środkowo-Wschodniej o metropolitalnych ambicjach, mimo to jego przestrzeń pozostaje w dość niskim stopniu zainwestowana. Studium powinno więc pozwolić zagospodarować obszar miasta w sposób bardziej kompletny i zwarty, by jego struktura i funkcje przypominała bardziej takie ponad półmilionowe miasta jak Sewilla, Norymberga, Walencja, lub Haga niż Kiszyniów, którego ekstensywny sposób zagospodarowania aktualnie jest w wielu aspektach dość zbliżony do struktury przestrzennej współczesnego Krakowa.

Mając na uwadze umiarkowanie optymistyczne prognozy demograficzne i aktualnie obserwowaną atrakcyjność Krakowa jako miejsca zamieszkania, koniecznym jest zadbać o zwiększenie chłonności terenów mieszkaniowych. Dzięki pozyskaniu nowych mieszkańców, którzy mogą zasiedlić te tereny w najbliższych latach, Kraków otrzyma szansę by uniknąć w kolejnych dekadach drastycznej i niebezpiecznej depopulacji, jaka zaczęła przyspieszać już przed pandemią w konkurencyjnych miastach, takich jak Łódź, Poznań, Katowice, Ryga, Lwów czy wspomniany Kiszyniów.

Powszechnie zgłaszane postulaty zwiększenia dostępności terenów zielonych i udogodnień dla rozwoju alternatywnych rodzajów mobilności, według mnie nie są wystarczające dla całościowej wizji, którą ma zapewnić studium zagospodarowania przestrzennego Krakowa. Z tego względu uważam, że warto zastosować w realiach Krakowa - wzmiankowane powyżej - rozwiązania, dostępne już teraz w miastach europejskich, o potencjale porównywalnym do naszego miasta.

29.	<p>Opowiadanie o zieleni w Krakowie jest jak opowiadanie bajek, co chwilę słyszymy o tym, że jakiś teren zielony idzie "pod młotek", w następstwie tego drzewa idą pod piły i zostaje zabetonowana przestrzeń z upchanymi jak śledzie w beczce blokami i biurówcami. Oczekuję bardziej zdecydowanych działań w kierunku zabezpieczenia terenów zielonych tzw. dzikich nie zagospodarowanych dla swobodnego korzystania z nich przez mieszkańców miasta.</p> <p>Spotkanie potrzebne i jak najbardziej trzeba ich więcej, aby mieszkańcy mogli wyrażać swoją opinię.</p>
30.	<p>Sugestie ad środowiska w Krakowie:</p> <p>Pozostawmy duże części miasta na obrzeżach jako tereny dzikie, nieurządzone.</p> <p>Uczmy się od Gdańska – tam wiele parków ma części niekoszone, gdzie zachowana jest różnorodność biologiczna. Budujmy prawdziwe, duże parki. To dlatego do Gdańska ludzie chcą się przeprowadzać, a chaotyczna zabudowywanie Krakowa (zwłaszcza w oddali od centrum) budzi niechęć i rozczarowanie.</p> <p>Wsparcie inicjatywy rozbetonowywania miasta (zamieniamy beton na trawę lub krzewy, trawa zamiast kory). Zacienione skwery są lepsze w upalne dni niż otwarte ryneczki z betonem / marmurem, budowane ostatnio w Polsce masowo i to wbrew tendencjom w krajach europejskich.</p> <p>Zamiast pomników warto sadzić drzewa i budować skwery.</p> <p>Akcji Parki Krakowian powinna być kontynuowana.</p> <p>Ad nasadzeń: proszę zwrócić uwagę, że utraty stuletniego drzewa nie da się zrekompensować nasadzeniami młodych (wyrównanie funkcji przyrodniczych takiego drzewa nastąpi dopiero po kilkudziesięciu latach). Często słyszy się o podejściu w stylu wytniemy istniejącą zielen pod nowe osiedla a deweloper za każde wycięte drzewo posadzi nowe młode – jest to z gruntu niewłaściwe.</p> <p>Absolutnym skandalem jest zabudowa okolic Rudawy, trasa Balicka czy osiedle na ulicach Podłużnej / Pylnej - lepiej inwestować w poprawę stanu istniejących ulic dojazdowych niż lać beton i asfalt na pięknych terenach rekreacyjnych (zwłaszcza okolice ul Zygmunta Starego). Zabudowa korytarza przewietrzania miasta jest pomysłem godnym potępienia (Podłużna / Pylna).</p> <p>Place zabaw – więcej powinno być placów dla dzieci starszych niż <10 lat. Te dla młodszych dzieci powinny być bez piachu i żwiru, nie wszędzie powinna być gumowa nawierzchnia, zostawmy też nawierzchnie trawiaste.</p>
31.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zabezpieczyć w studium i zachować bez możliwości zabudowy tereny zieleni osiedlowej, skwerów i zielonych dziedzińców towarzyszących istniejącej już zabudowie 2. Wskazać i zabezpieczyć w studium tereny pod nowe parki rzeczne

3. Utworzyć tam, gdzie się da pasy zieleni w ciągach istniejących ulic
4. Proponuje wskazać w studium tereny cenne przyrodniczo do objęcia ochroną:

Jako użytki ekologiczne należy objąć ochroną prawną:

- Łąki w Toniach
- Las Łęgowy w Przegorzałach
- Łąki na południe od ul. Podgórki Tynieckie
- Łąki w Kostrzu
- Łąki Kobierzyńskie
- Łąki w Pastwiskach
- Szerokie Łąki
- Starorzecze Koło Tynieckie
- Staw i łąki przy ulicy Janasówka
- Łysa Góra i dolina Wilgi w Lusinie
- Bonarka - stawy
- Zespół Stawów Szuwarowa
- Pasternik
- Fort Bodzów
- Fort Mydlniki
- Kamieniołom Tyniec
- Staw i tereny podmokłe oraz kserotermy przy ul. Baryckiej
- Łąki na Klinach
- Ujście Skawinki
- Łąki Zadworze
- Starorzecze Wisły i wyspa na Przewozie
- Starorzecze Wisły - Lesisko
- Dolina Potoku Węrzynowickiego
- Las łęgowy przy stacji PKP Swoszowice
- Staw przy ul. Geologów i forty
- Mokradło w Bieżanowie
- Staw Płaszowski
- Żwirownia w Przyłasku Rusieckim
- Zalew Bagry
- Zbiorniki wodne w Zestawicach

- Grodzisko
- Stawki w Piaskach Wielkich
- Staw na Złocieniu
- Dolina Drwinki
- Park Zdrojowy i dolina potoku w Swoszowicach
- Mydlniki – stawy
- Mokradło Górka Narodowa
- Las Mogilski
- Las z kwitnącym bluszczem w Rajsku
- Park Leśny Witkowice
- Sikornik
- Kompleks Przyrodniczy Nowa Huta
- Staw przy ul. Smoleńskiego

Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe:

- 1) Kostrze Bodzów, Pychowice (łąki i lasy)
- 2) Wzgórza Tynieckie
- 3) Krzemionki
- 4) Rajsko, Kosocice
- 5) Las Rząka, źródłiska Potoku Bieżanowskiego (obszar pomiędzy ul. Obronną, Kosocicką, Kostaneckiego, Jakubowskiego)
- 6) Sikornik i Las Wolski

Ustanowienie nowych parków miejskich:

- Słona Woda
- Dolina Prądnika
- Krzemionki
- Wesoła
- os. Podwawelskie
- park po dawnym motelu Krak

5. Poszukać i wskazać w studium tereny pod zalesienie

6. Wskazać i zabezpieczyć przed zabudowa tereny mogące służyć jako poldery zalewowe przy nawałnych deszczach i powodziach

	<p>7. Wskazać tereny do utworzenia parków o pow. min 5ha, bo tylko duże tereny zielone gwarantują prawdziwy wypoczynek i zdrowie mieszkańców</p> <p>8. stworzyć w mieście sieć terenów zielonych i rekreacyjnych tak aby każdy mieszkaniec miał nie więcej niż 10-15 min pieszo do takiego terenu</p> <p>9. Zwiększyć ilość ścieżek rowerowych</p>
32.	<p>1. Z prezentacji Pana Pawła Mleczi - np. slajd „obszary aktywnej wegetacji roślin” - powstały ze zdjęć satelitarnych. Nie można tworzyć uwarunkowań i kierunków planowania przestrzennego terenów zielonych na podstawie zdjęć satelitarnych. Wyznaczając w ten sposób granice terenów zielonych nie szanujemy praw własności. Moim zdaniem właściciele gruntów, działek prywatnych mają prawo decydować co chcą tworzyć na swojej własności. Natomiast Urząd Miasta może im pomagać podpowiadając i doradzając jak kształtować zieleni na prywatnym terenie. Może tworzyć w tym zakresie mechanizmy mobilizujące (jak rozdawnictwo sadzonek drzew), np. pomocowe - podobne jak przy wymianie pieców.</p> <p>2. Zieleń terenów miejskich nie może być utrudnieniem dla terenów prywatnych z nimi graniczących, upadające całe drzewa czy odpadające konary starych drzew nie mogą niszczyć własności prywatnej – choćby ogrodzenia. Takie sytuacje mają miejsce na granicy terenów miejskich znajdujących się na Krzemionkach w pobliżu obiektów Telewizji Kraków. Zieleń miejska nie może stanowić utrudnienia dla ruchu drogowego. Korzenie rozsadzające chodniki dla pieszych. Korony drzew przysłaniające światło uliczne, czy oświetlenie alejek dla pieszych i rowerzystów</p> <p>3. Dlaczego prywatny właściciel nie może wybudować domu jednorodzinnego w śród starych drzew. Dlaczego mamy zazdrościć innym miejscowościom jak Otwock czy Józefów pod Warszawą, gdzie domy i wille funkcjonują jakby w lesie. Obecny Plan zagospodarowania przestrzennego nie pozwala prywatnym właścicielom na wybudowanie domu na terenach zielonych - zieleni urządzonej. Proszę pozwolić prywatnym właścicielom gruntów tworzyć zieleni w otoczeniu ich budynków mieszkalnych i odwrotnie pozwolić budować domy jednorodzinne czy dwurodzinne w otoczeniu istniejącej zieleni (na terenach prywatnych).</p> <p>Obowiązujące ograniczenia wynikające z Planów zagospodarowania przestrzennego uniemożliwiają mnie i mojej rodzinie dysponowanie terenem do nas należącym od wielu, wielu pokoleń wg naszego uznania. Z poważaniem.</p>
33.	<p>1. Pan Paweł Mleczo wskazał na mapie miasta ciemną plamę kombinatu ArcelorMittal Poland – i jest w wielkim błędzie, bo patrząc na ten teren z lotu ptaka widać jakże jest on zielony bardziej niż centrum Krakowa. A może dlatego - bo to teren prywatny? Stwórzmy mechanizmy, aby nawet na terenach przeznaczonych pod zabudowę zakładów pracy powstawały one w otoczeniu zieleni (np. przez rozdawnictwo sadzonek). A wokół istniejących niech rosną drzewa i krzewy pod warunkiem ich odpowiedniego utrzymania przez właściciela terenu.</p> <p>2. Miasto przyszłości powinno mieć w swoich granicach parki. Czym więcej tym lepiej. Czym większe tym lepsze. Wolałbym nazywać je ogrodami. Bo to miejsca, gdzie przebywają i pracują ludzie, gdzie układ zagospodarowania jest zorganizowany i zaplanowany. Tak było przed laty w Krakowie, a nad wszystkim czuwał ogrodnik miasta. Takim przykładem niech będą prywatne ogrody przyklasztorne. Zadbane</p>

z układem łąk czy miejsc zadrzewionych nawet starymi drzewami. Niestety w większości można je zobaczyć tylko z lotu ptaka. Prowadząc odpowiednią politykę kreowania wizji miasta przyszłości nawet deweloper wybuduje park czy ogród.

3. W aglomeracji miejskiej nie ma miejsca na dziką przyrodę czy dziką zwierzynę, na dziki las. Nawet jeśli obecnie taka istnieje trzeba jak najszybciej się nią zająć, jeśli mają z tych miejsc bezpiecznie korzystać mieszkańcy. Należy na istniejących terenach zielonych przeprowadzić inwentaryzację, ocenić stan roślinności i jej dalsze utrzymywanie w tym zaplanować koszty i prace w celu należytego jej utrzymania. Tereny nazywane lasem, z którego mają korzystać mieszkańcy powinien być parkiem szczególnego rodzaju z wytyczonymi ścieżkami dla pieszych, osobno dla rowerzystów z przygotowanymi miejscami do spędzania czasu na łonie przyrody (toalety). Ludziom nie mogą zagrażać dzikie zwierzęta, nie mogą zagrażać odpadające konary. Stare drzewa nie mogą chorować. Szkodniki nie powinny niszczyć roślin w tym szczególnie drzew i krzewów.

4. Zieleń ma być stale konserwowana i pielęgnowana. Stare drzewa nie mogą zagrażać ludziom. Wymaga to odpowiednich ludzi, wiedzy, maszyn itd. Zieleń terenów miejskich nie może być utrudnieniem dla terenów prywatnych z nimi graniczących.

Z poważaniem - mieszkańiec Starego Podgórza i Łagiewnik od pokoleń.

**Zgłoszone poprzez formularz opinie na potrzeby publikacji dokumentu zostały zanonimizowane - wyłączenie jawności w zakresie danych osobowych; na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych oraz art. 5 ust. 2 ustawy o dostępie do informacji publicznej.*