

TREŚĆ	DZIAŁANIA JUŻ PODJĘTE	DZIAŁANIA PLANOWANE DO WDRÓŻENIA	Stanowisko ze spotkania
1) Konieczność przedłużenia linii tramwajowej przez ul. Lema do al. Pokoju ze względu na dużą zabudowę oraz postulat budowy linii tramwajowej przez ul. Stella-Sawickiego.	W zakresie Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu wydane zostały warunki techniczne dla budowy linii tramwajowej. W 2006 r. opracowano koncepcje programowa budowy linii tramwajowej "Stella Sawickiego" w Krakowie oraz uzyskano decyzje: ULICP z 2008 r., ULD z 2009 r. i ULDK z 2009 r. W zakresie catlowym zadania "Rozbudowa węzła Mistrzowiec wraz z linią tramwajową KST, Stella Sawickiego" zrealizowano m. in.: - rozbudowa i przebudowa skrzyżowania ulic: Stella Sawickiego/Bora/Komorowskiego/Wislicka/Okulickiego/Andersa na węzeł drogowo-tramwajowy o bezkolizyjnym przebiegu linii tramwajowej tunelem o długości ok. 0,12 km i 0,4 km, jak również dla ruchu kołowego na kierunku przebiegu III Obwodnicy tunelem o długości ok. 0,2 km; - budowa dwujezdniowej estakady o długości ok. 0,25 km oraz dwujezdniowego tunelu o długości ok. 0,22 km na połączeniu ulic: Stella Sawickiego - Okulickiego, - budowa linii tramwajowej łączącej Rondo Dwyjziona 308 z Róndem Piastowskim, m.in. w ulicach: Nowohucka, Stella Sawickiego i Wislicka o długości ok. 3,8 km (podwójnego toru), w tym: torowisko, sieć przystanki - budowa bezkolizyjnego włączenia ul. Dobrego Pasterza do ul. Bora-Komorowskiego poprzez estakadę o długości ok. 0,15 km; - budowa węzła na skrzyżowaniu ulic: Stella Sawickiego z projektowaną ulicą wzdłuż byłego pasa startowego oraz ul. Florera, w tym dwa tunele drogowe o długości ok. 0,14 km i 0,15 km; - przebudowa chodników, budowa ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych i ekranów akustycznych po obu stronach ul. Stella-Sawickiego na odcinku od skrzyżowania z ul. Florera do byłego pasa startowego; - budowa i przebudowa infrastruktury technicznej, przebudowa przystanków transportu zbiorowego; gospodarka zielenią.	Na wniosek Zarządu Dróg Miasta Krakowa Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu zapoinuje projekt drogowy oraz analizę ruchu. Po zabezpieczeniu środków finansowych na realizację opracowania wielowariantowej i wielobranżowej koncepcji wraz z niezbędną infrastrukturą oraz uzyskaniem decyzji DUS, możliwe będzie ogłoszenie zamówienia publicznego. Przedłużenie linii tramwajowej przez ul. Lema - obecnie planowane jest ogłoszenie przetargu na opracowanie koncepcji wraz z uzyskaniem dec. DUS (IV kw. 2021).	
2) Konieczność realizacji zadań małych takich jak budowa przystanków po wschodniej i zachodniej stronie ul. Stella-Sawickiego u wylotu ul. Orlińskiego - powstanie kontrowersyjny projekt lewoskrętu, zamknięcia ul. Włodarczyka przez co zabrakło środków na realizację tego zadania.	W zakresie Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu wydana została opinia do projektu rozbudowy skrzyżowania Stella Sawickiego/Orlińskiego. Dokumentacja projektowa odebrana protokołem zdawczo-odbiorczym z dnia 10.02.2021 r.	W obecnie obowiązującym WPF-ie środki finansowe na realizację robót budowlanych zabezpieczone są w roku 2025. Wnioskowane jest o zabezpieczenie kwoty w roku 2022.	Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa Jerzy Muzyk: Linia tramwajowa Meissnera-Mistrzowiec to inwestycja realizowana w formie partnerstwa publiczno-prywatnego. W projekcie tym uwzględniana jest opcja połączenia al. Jana Pawła II z al. Pokoju. Jest wydana decyzja lokalizacyjna na budowę tramwaju w ul. Stella-Sawickiego od Ronda Dwyjziona 308 - w planach Miasta jest brana pod uwagę rozbudowa linii tramwajowej w ul. Stella-Sawickiego. Miasto ma w planach budowę ulic Ciepłowicza i Nowobagrowej jako elementu wschodniej obwodnicy Miasta. Budowa tramwaju w ul. Stella-Sawickiego jest bardzo ważna jako uzupełnienie budowy KST- etap IV. Do 2021 r. ma być zakończona budowa trasy S7 w obrębie Miasta. W pobliżu Dzielnicy XIV ma być jeden z głównych węzłów do Krakowa, czyli węzeł Mistrzowiec - konieczne są inwestycje drogowe w tej okolicy jak np. rozbudowany węzeł komunikacyjny na odcinku Bora-Komorowskiego - Stella Sawickiego - Wislicka, co wiąże się z rozbudową ul. Okulickiego. Jest opracowywana koncepcja rozbudowy tej ulicy. Zarząd Dróg Miasta Krakowa poinformował, iż projekt budowy przystanków jest w trakcie przygotowania. Jest już projekt. są uzyskane decyzje, jednak musi być on połączony z innymi inwestycjami realizowanymi w okolicy. Inwestycja jest planowana na 2025 r.
3) Sytuacja w tegu - ulice Galicyjska, Centralna, Sołtysowska. Duża zabudowa deweloperska w obrębie tych ulic. Plan zagospodarowania wyznaczył sieć dróg w tym rejonie, aby ta zabudowa była skomunikowana natomiast, ta sieć dróg nie powstaje (poza ul. Galicyjską).	Przedmiotowy rejon objęty jest następującymi umowami: - umowa nr 1121/ZIKIT/2015 z dnia 30.12.2015 r. obejmującej zakresem rozbudowę istniejącego skrzyżowania ulic: Centralna - Sołtysowska na skrzyżowanie typu rondo i rozbudowa istniejącego skrzyżowania ulic: Centralna - Nowohucka o dodatkowy pas do skretu w prawo - umowa o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej nr 1063/ZDMK/2019 (realizacja drogi publicznej oznaczonej symbolem KDL w obowiązującym MPZP stanowiącej połączenie ul. Centralnej z ul. Na Zaleczu, rozbudowa skrzyżowania ulic KDL z ul. Centralną na skrzyżowanie typu rondo i realizacja skrzyżowania z ul. Na Zaleczu, ZDMK informuje, iż zamierzenie budowlane pn. „Rozbudowa skrzyżowania ulicy Centralnej z ulicą Sołtysowską w Krakowie na skrzyżowanie typu rondo” jest w chwili obecnej realizowane. Ponadto wskazuje, iż Inwestor uzyskał pełnomocnictwo do wystąpienia w imieniu ZDMK w celu uzyskania decyzji ZRID dla zadania pn. "Budowa drogi gminnej klasy L od ul. Centralnej do ul. Na Zaleczu, rozbudowa skrzyżowania ulicy KDL (ID1) z ulicą Centralną na skrzyżowanie typu rondo, realizacja skrzyżowania z ul. Na Zaleczu" - umowa o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej nr 931/ZDMK/2019 i umowe 932/ZIKIT/2019 (stanowiąca warunki powierzenia do umowy nr 931/ZIKIT/2019), z późn. zmianami. Zgodnie z zapisami w/w umowy Inwestor zobowiązany jest zrealizować Inwestycję drogową - tj. budowę dróg publicznych ul. Skreconą, ul. Ciepłowicza, ul. Galicyjską oraz ul. Nowohucką w następujących etapach: - Etap I Inwestycji drogowej - obejmujący budowę dróg publicznych o symbolach KDL 1., KDD.7, KDGP.1 według uchwały nr CII/2644/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 maja 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Czysty rejon ul. Galicyjskiej" wraz z rozbudową ul. Skreconej i ul. Ciepłowicza oraz rozbudową skrzyżowania ul. Nowohuckiej/Ciepłowicza wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic: Nowohucka/Ciepłowicza oraz w razie konieczności budowy sygnalizacji świetlnej na pozostałym zakresie/zakresach dróg publicznych z także budową odwodnienia, oświetlenia oraz niezbędnej przebudowa lub przełożenie kolidującego uzbrojenia terenu, w zakresie i o parametrach podstawowych określonych w załączniku nr 1 umowy; - Etap II ID - budowę drogi publicznej o symbolu KDD.3 według uchwały nr CII/2644/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 maja 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Czysty rejon ul. Galicyjskiej" na długości północnej granicy działki 216/195 obr. 54 Nowa Huta w zakresie i o parametrach podstawowych określonych w załączniku nr 1 umowy; - Etap III ID - budowę drogi publicznej o symbolu KDL 1. według uchwały nr CII/2644/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 23 maja 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru "Czysty rejon ul. Galicyjskiej" na długości północnej granicy działek 16/257/1466 obr. 54 Nowa Huta, w zakresie i o parametrach podstawowych określonych w załączniku nr 1 umowy; - Etap IV ID - budowa drogi publicznej o symbolu KDD.2 na długości działki nr 216/239 obr. 54 Nowa Huta, w zakresie i o parametrach podstawowych określonych w załączniku nr 1 umowy. ZDMK wskazuje, iż termin zrealizowania inwestycji drogowej umów zawieranych w trybie art. 16 ustawy o drogach publicznych jest ściśle powiązany z terminem wystąpienia przez Inwestora z wnioskiem o wydanie pozwolenia na użytkowanie realizowanej przez niego inwestycji niedrogowej.	ZDMK zamiera kontynuować współpracę z inwestorami zastępczymi.	
4) Ul. Sołtysowska - brak sieci dróg z szerokimi chodnikami. Jest tam budowane rondo, miało też powstać prawoskręt z ul. Centralnej w ul. Nowohucką który nie został zrealizowany.	Zarząd Dróg Miasta Krakowa w związku z powstającą zabudową podpisuje umowa na podstawie art. 16 ustawy o drogach publicznych, obligując inwestorów zastępczych do wykonania fragmentów infrastruktury drogowej. Wspomniana budowa ronda przy ul. Sołtysowskiej jest przykładem takiej realizacji.	ZDMK zamiera kontynuować współpracę z inwestorami zastępczymi.	
5) Deweloper budujący os. Botanika został zobowiązany do budowy całej drogi aż do al. Jana Pawła II, w okolicy ul. Tomickiego wzdłuż Zakładów Tytoniowych - na ten moment jest to realizowane tylko do okolicy Zakładów Tytoniowych, nie ma informacji, kto wykona dalszy odcinek do al. Jana Pawła II.	Został opracowany projekt budowlany i uzyskana decyzja ZRID dla rozbudowy ul. Tomickiego przez inwestora zastępczego. ZDMK wnioskuję na listach rankingowych do Budżetu o środki na realizację robót budowlanych.	W przypadku zabezpieczenia środków finansowych w Budżecie Miasta Krakowa (lub Wieloletniej Prognozie Finansowej, ZDMK przystąpi do przygotowania zamówienia publicznego na wykonanie odcinka drogi.	Budowa 2 przystanków jest powiązana z przebudową dużego układu drogowego (mjaniki, zawrotnki) - z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, taki zakres jest konieczny. Rok 2025 wynika z możliwości finansowych Miasta. ZDMK jest gotowy do jego realizacji. Umowy deweloperskie - deweloperzy na podstawie swych umów są zobowiązani do realizacji układu drogowego ale nie ma w nich żadnych terminów. Jeśli deweloperzy opóźnią swoje inwestycje, ma prawo opóźnić także inwestycje drogową.
6) Czy jest planowane wykonanie pasa rozbiegowego dla prawoskrętu przeznaczonego dla włączających się w ul. Stella-Sawickiego z ul. Medveckiego?	Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu nie opiniował projektu przebudowy, ani nie wydawał warunków technicznych. Aktualnie Zarząd Dróg Miasta Krakowa nie prowadzi tego typu inwestycji.	Należy przeanalizować zasadność takiego pasa z uwagi na niekorzystną geometrię względem przyjętej organizacji ruchu, lokalizację w obszarze węzła (występujące relacje przeplatania) oraz bardzo dużą liczbę zdarzeń drogowych na skrzyżowaniu. Działania ZDMK w kwestii rozbudowy zależą od opinii i wytycznych Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu oraz przydzielonych środków finansowych w budżecie miasta na ten cel.	Nie ma takiego zadania. Ten pomysł był analizowany, ZDMK pochyl się nad tym rozwiązaniem.
7) Projekt przebudowy ulic Andersa, Wislickiej i Okulickiego - ułatwienie wyjazdu do obwodnicy Krakowa (S7, północna obwodnica) pogorszy komunikację lokalną - ul. Andersa straci swoją kategorię, nie będzie już drogą główną, a podporządkowaną względem ul. Okulickiego, co spowoduje problemy komunikacyjne i ryzyko, iż na tej drodze pojawią się elementy spowolnienia ruchu (zwężenia, wysypki, parkingi). Zapomina się o ruchu lokalnym podczas projektowania rozwiązań komunikacyjnych - myśli się tylko o głównych arteriach.	Pomimo rozbudowy układu drogowego po stronie północnej, ul. Andersa pozostanie jedną z głównych tras układu drogowego w obszarze Nowej Huty, zapewniającą połączenie dróg niższych klas. Przebudowa ul. Andersa w ramach rozbudowy ul. Okulickiego ma objąć tylko fragment związany ze skrzyżowaniem. Przy ul. Andersa planuje się wykonanie dosiędziemy istniejących przejść dla pieszych, co wpłynie na bezpieczeństwo pieszych i kierowców.	Budowa S7, S52 oraz ul. Okulickiego może przenieść część ruchu z al. Andersa, odciążając układ ulic w tej części dzielnicy. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu oczekuje na analizę ruchu, które wskaza na optymalny kształt skrzyżowania ul. Okulickiego z al. Andersa. Docełowy kształt al. Andersa także będzie wynikał z ww. analizy ruchu. Ewentualne wykonanie elementów spowalniających ruch może być wykonywane w przypadku pozytywnych opinii i wytycznych Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu oraz w przypadku zabezpieczenia środków na ten cel.	
8) Ul. Włodarczyka miała być jednokierunkowa, miało nie być skretu a później jednak to zmieniono.	Do Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu nie wpłynęły żadne wnioski dot. wprowadzenia ruchu jednokierunkowego.	Wprowadzenie tak dużych zmian w organizacji ruchu wymaga uzyskania stanowiska Rady Dzielnicy.	
9) Ul. Longiusza Podbiłpięty - brak chodników, kanalizacji deszczowej i sanitarnej.	Na liście hierarchicznej do Budżetu Miasta Krakowa na 2022 r. zostały zawniszkowane zadania pn.: "Rozbudowa ul. Longiusza Podbiłpięty na odcinku od ul. Sołtysowskiej do ul. Klasztornej" oraz "Przebudowa skrzyżowania ulic Sołtysowska, Na Zaleczu, Niepokalanej Panny Marii i Longiusza Podbiłpięty" Modernizacja ul. Podbiłpięty - na odcinku od ronda przy ul. Klasztornej do ul. Giedroycia - ok. 1900 m. - zadanie kompensacyjne. Zarząd Dróg Miasta Krakowa prowadzi zadanie pn.: "Opracowanie wielowariantowej koncepcji budowy drogi rowerowej wzdłuż ul. Podbiłpięty. Ma ono na celu określenie możliwości zapewnienia rowerowego dojazdu do Ronda Wandy oraz Łasku Mogińskiego. W ramach programu budowy chodników dla ul. Podbiłpięty przewiduje się opracowanie dokumentacji projektowej oraz budowę chodnika: ul. Glinik w zakresie od ul. Zagłoby do ul. Odmetowej. Na dzień dzisiejszy nie ma wyznaczonej daty rozpoczęcia zadania W opinii jednostki Klimat Energia-Gospodarka Wodna, budowa chodników winna być realizowana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa jako zarządcę drogi. Infrastruktura odwodnieniowa jest elementem ściśle związanym z drogą, zatem budowa służącej do jej odwodnienia kanalizacji deszczowej winna być rozwiązana na etapie opracowywania dokumentacji projektowej dla rozbudowy/przebudowy drogi. W związku z powyższym realizatorem kanalizacji opadowej jest ZDMK. Budowa kanalizacji sanitarnej leży w kompetencji Włodziców Miasta Krakowa.	Wskazane działanie nie jest jednoznaczne z wprowadzeniem zadania do Budżetu oraz do WPF - WPI i tym samym z zabezpieczeniem środków finansowych niezbędnych do jego realizacji, gdyż tego rodzaju decyzji leży w gestii Rady Miasta Krakowa, która jest organem niezależnym od Prezydenta Miasta Krakowa. Chodniki: Realizacja zadania jest uzależniona od zakończenia aktualnie prowadzonych zadań zadań z opracowaniami oraz wolnych środków finansowych w ramach programu.	
10) Ul. Ciepłowicza, ul. Sołtysowska - zaniedbania jeśli chodzi o infrastrukturę.	Zarząd Dróg Miasta Krakowa wykonał zadania inwestycyjne, dla których na zabezpieczone środki w Budżecie i/lub Wieloletniej Prognozie Finansowej na ten wskazany cel. Niezależnie od tego ZDMK wnioskuję do Rady Miasta o wprowadzenie nowych zadań inwestycyjnych obejmujących również budowę ulic Ciepłowicza i Sołtysowskiej - ZDMK podpisuje z inwestorami zastępczymi umowę na podstawie art. 16 ustawy o drogach publicznych, w których zobowiązuje do wykonania fragmentów nowej infrastruktury drogowej.	W przypadku zabezpieczenia środków finansowych w Budżecie Miasta Krakowa (lub Wieloletniej Prognozie Finansowej ZDMK przystąpi do przygotowania zamówienia publicznego na opracowanie niezbędnej dokumentacji projektowej oraz dalszych zadań zamierzających do realizacji przebudowy ulic Ciepłowicza i Sołtysowskiej.	

<p>11) Konieczność zwiększenia środków na realizację zadań z budżetu obywatelskiego z programu „Nowa Huta 2014”.</p>	<p>Sposób podziału środków na projekty o charakterze ogólnomiejским i dzielnicowym jak również wysokość środków pomiędzy dzielnicami reguluje Uchwała nr LI/1410/21 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 stycznia 2021 r. w sprawie Regulaminu budżetu obywatelskiego Miasta Krakowa w Rozdziale 2, § 5 oraz § 6 pkt. 1 i pkt. 2. Wysokość środków przeznaczonych na realizację zadań w ramach budżetu obywatelskiego w poszczególnych dzielnicach ogłaszana jest rokrocznie przez Prezydenta Miasta Krakowa. Warto zwrócić uwagę, że sposób podziału środków został wypracowany po szerokiej dyskusji na forum Konwentu Przewodniczących Rad i Zarządów Dzielnic, jak również na Posiedzeniach Rady Budżetu Obywatelskiego i opiera się na następujących zasadach: 70% środków jest dzielonych zgodnie z podziałem wynikający ze statutowego podziału środków dla dzielnic; 30% środków jest dzielonych zgodnie z podziałem wynikającym z frekwencji liczonej oddębnie dla każdej z dzielnic na podstawie ważnie oddanych głosów w stosunku do liczby mieszkańców danej dzielnicy w roku poprzedzającym bieżącą edycję budżetu obywatelskiego.</p> <p>W przypadku niewystarczających środków na dany cel inwestycyjny ZDMK składa wniosek o podniesienie finansowania i uwzględnienie tej zmiany w Budżecie Miasta i/tub WPF.</p>	<p>Dalsze działania ZDMK zależą od wyników składanych wniosków.</p>	
<p>12) Konieczność zwiększenia ilości terenów zielonych na terenie Dzielnicy.</p>	<p>W latach 2018/2019 uporządkowano teren przy ul. Stella Sawickiego i wybudowano park „Czyżyny”.</p> <p>W chwili obecnej budowana są nowe parki zielonkowe zlokalizowane przy dawnym pasie startowym tj. ul. Hynka 64 – Hynka 64 B oraz w okolicy os. 2 Pułku Lotniczego 1H. W ramach bieżących środków ZZM oraz Rady Dzielnicy uzupełniane są istniejące nasadzenia w formie rabat zlozonych i krzewów i bylin oraz nasadzeń drzew.</p>	<p>Planowane jest uporządkowanie terenu przy ul. Na Zaliczu/Podpieły/Ogleczyzna wraz z budową parku zielonkowego w tej lokalizacji.</p>	
<p>13) Sprzeciw wobec przeznaczenia terenów pod zabudowę mieszkaniową w okolicy budowanego Centrum Nauki Cogiteon i drogi do niego (zachodnia strona pasa startowego). Powinien tam powstać park/teren zielony. Nie ma tam jeszcze planu zagospodarowania przestrzennego, dlatego konieczne jest przyspieszenie procedowania tego planu. Plany nie nadarzają za rzeczywistością – sankcjonują przyjęte rozwiązania.</p>	<p>Centrum Nauki Cogiteon znajduje się wprawdzie w granicach sporządzonego mpz obszaru „Czyżyny Zachód”, dla którego obecnie opracowana jest koncepcja jego zagospodarowania, niemniej sam obiekt Centrum Nauki jest realizowany w oparciu o wydane pozwolenie na budowę. W związku z tym, przyszły plan miejscowy nie będzie miał wpływu na powstający obiekt Centrum Nauki oraz układ komunikacyjny, służący obsłudze Centrum Nauki. Dla północnej części ww. projektu planu, ustalenia obowiązującego Studium, z którymi zgodnie z wymogami przepisów prawa musi być zgodny każdy plan miejscowy, określają kierunek zagospodarowania pod Tereny zabudowy usługowej oraz zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (UM). Po uzyskaniu niezbednych opinii i uzgodnień, projekt planu „Czyżyny Zachód” zostanie wyłożony do publicznego wglądu, w trakcie którego każdy będzie mógł przedstawić swoje postulaty w formie pisma stanowiącego uwagę.</p>		
<p>14) Budowa ścieżki rowerowej od strony bloków osiedli 2 Pułku Lotniczego, Dwyżjono 303. Awia – ścieżka po drugiej stronie jest nieogólna i niewykorzystywana.</p>	<p>Droga dla rowerów wzdłuż ul. Stella Sawickiego stanowi fragment głównej trasy rowerowej nr 11 przewidzianej w Studium Podstawnego Tras Rowerowych. Droga ta powstała wiele lat temu, jeszcze przed znaczącą rozbudową zabudowy w tym rejonie i obecnie po wybudowaniu infrastruktury rowerowej na dalszych odcinkach (m.in. ulice Nowohucka, Bora-Komorowskiego) stanowi spójny układ wykorzystywany przez rowerzystów. W przyszłości wskazana droga dla rowerów zostanie połączona także z układem dojazdowym do powstającego Centrum Nauki, w ramach budowy którego także przewidziane są drogi dla rowerów. Docelowo w przypadku rozbudowy ul. Stella Sawickiego po obu stronach arterii powinna powstać wydzielona infrastruktura rowerowa.</p>		<p>Odpowiedź Radnego Dzielnicy: Gdy powstawała tam droga dla rowerów wzdłuż Stella Sawickiego, 20 lat temu, podczas rozbudowy węzła gen. Raskiego, wtedy nowych osiedli typu Awia jeszcze nie było, nie było także szczeleńowych warunkowań w zakresie budowy ścieżek rowerowych.</p>
<p>15) Sprzeciw wobec linii autobusowej w osiedlu Awia.</p>	<p>Zrozumiałe niezadowolenie części mieszkańców z planów uruchomienia linii po osiedlu Awia, ale jest też grupa mieszkańców, którzy oczekują uruchomienia takiego połączenia.</p>		
<p>16) Linia 129 – postulat, by linia zakreślała na ul. Orlińskiego i dalej kontynuowała swoją trasę do osiedla Dwyżjono 303. Linia 178/578 – postulat, by 2 kursy w godzinie były kierowane przez ulice Orlińskiego i Medwedkiego.</p>	<p>Linia 129 jest obsługiwana przez autobusy przegubowe, które nie byłyby w stanie przejechać przez ul. Orlińskiego.</p>		<p>Odpowiedź Radnego Dzielnicy: W osiedlu Awia jest projektowana linia autobusowa z wykorzystaniem krótkich autobusów, linia 129 jest obsługiwana przez długie autobusy przegubowe i nie jest możliwe ich wykorzystanie na ul. Orlińskiego.</p>
<p>17) Zagospodarowanie terenów zielonych okalających os. Awia od strony osiedli Dwyżjono 303 i 2 Pułku Lotniczego oraz zagospodarowanie miejsca, gdzie jest wybieg dla psów.</p>	<p>Teren przyłączy do os. Awia od strony osiedli Dwyżjono 303 i 2 Pułku Lotniczego stanowi obszar, który wraz z wybudowanym wybiegiem dla psów jest w stałym utrzymaniu Zarządu Zieleni Miejskiej. Na zieleniu wykonano nasadzenia drzew oraz zamontowano ławki parkowe (4 szt.).</p>	<p>Przedmiotowy teren wskazany jest do nasadzeń zastępczych dla inwestora zewnętrznego jako uzupełnienie istniejącej zieleni o grupy krzewów osobnych.</p>	<p>Zastępcza Prezydenta Miasta Krakowa Jerzy Muszyk: Projekt tworzenia planu wymaga czasu. Do średnio 3 lub więcej lat, to wynik kompromisu społecznego – Kraków ma ponad 72% osiedli Miasta pokryte planami, a w dzielnicy XIV to 88%. Plan miejscowy AWf-Czyżyny został uchwalony w wyniku obowiązywania zaktualizowanego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa, które przewidywało możliwość realizacji inwestycji usługowych naprzeciwko M1 od strony Parku Lotników do ul. Nowohuckiej.</p>
<p>18) Ul. Włodarczka służy jako skróć przez osiedle np. do ul. Okulickiego, dlatego potrzebne jest jakieś rozwiązanie komunikacyjne.</p>	<p>Do Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu nie wpłynęły żadne wnioski dotyczące zmiany organizacji ruchu. Aktualnie Zarząd Drog Miasta Krakowa prowadzi inwestycje związaną z rozbudową ul. Okulickiego.</p>	<p>Wprowadzenie dużych zmian w organizacji ruchu wymaga uzyskania stanowiska Rady Dzielnicy. Aby ograniczyć transzy przez ul. Włodarczka może zostać zaproponowana przez WMIR inna organizacja ruchu.</p>	<p>Prezydent zaprzeczył pokutującą tezie, że Miasto jest otwarte na projekty deweloperskie – Miasto spotyka się z zarzutami od deweloperów, iż blokują ich zamierzenia inwestycyjne. Miasto toczy procesy sądowe za uchwalone plany miejscowe, które obejmują tereny zielone niezgodne z obowiązującym studium, które umożliwiło nam inwestycje mieszkaniowe czy usługowe – zgodnie z orzecnictwem sądowym. Miasto zazwyczaj musi płacić odszkodowania za swoje działania. Uwarunkowania formalno-prawne nie pozwalają Miastu w wielu przypadkach odmówić wydania decyzji pozwolenia na budowę i zakazać realizacji jakiejś inwestycji, gdyż nie ma możliwości prawnych jej zablokowania. Miasto nie w stanie przyspieszyć procedury planistycznej – w ramach jej procedowania musi być wypracowany konsensus co do akceptacji pewnych rozwiązań i uzgodnień ze strony organów zewnętrzych niezależnych od Prezydenta. Prezydent zaznaczył, iż jeśli chodzi o budowę ścieżki rowerowej, nie zna sprawy, dlatego jest tam, a nie po drugiej stronie. W jego opinii powinna ona znaleźć się tam, gdzie jest duże zagęszczenie mieszkańców – potencjalnych rowerzystów. W odniesieniu do budowy przystanków, Prezydent zapowiedział, iż posylich się nad tą sprawą, aby nie trzeba było czekać z ich realizacją do 2025 r. – odsuwanie małych inwestycji do czasu realizacji inwestycji dużej, z którą są powiązane rodzni ryzyko, że ta „duża” inwestycja nie zostanie zrealizowana w najbliższym sensownym czasie np. ze względów finansowych. W odniesieniu do budowy drogi do Cogiteonu, szczegółowe analizy wskazywał variant drogi od ul. Stella Sawickiego za najbardziej optymalny, zjazdu od strony ul. Bora-Komorowskiego nie da się zrobić. Droga do Centrum Nauki może generować kolejne projekty inwestycyjne, które będą zwiększały zabudowę w tym obszarze – ma tu swoje tereny także Politechnika Krakowska, która ma tam również swoje plany inwestycyjne, które dopuszcza prawo, czyli Studium, które aktualnie obowiązuje. Powojawia się w takich przypadkach częsty konflikt interesów – mieszkańcy danego obszaru zainteresowani ograniczeniem inwestycji i rozwojem terenów zielonych w opozycji do zwoleńników inwestycji. Miasto ma problem ze wskazaniem nowych obszarów w Mieście pod inwestycje. Miasto planuje uruchomić projekty w obszarach, które nie były dotychczas wykorzystywane do celów inwestycyjnych bądź usługowych – projekt „Nowe Miasto” w rejonie Rybitwi i Płaszowa, aby nie lokować ich ciągle w obszarach, które już są zurbanizowane. Jednocześnie Zastępcza Prezydenta Miasta zaznaczył, iż Miasto nie powinno się „rozlewać”, gdyż takie Miasto w utrzymaniu jest drogie – Miasto powinno rozwiać się od środka.</p>
<p>19) Brak ogólnodostępnego parkingu w os. Awia i ul. Orlińskiego – postulat budowania wielokondygnacyjnego parkingu.</p>	<p>Zarząd Drog Miasta Krakowa nie prowadzi takiego zadania.</p>	<p>ZDMK nie analizował lokalizacji parkingu wielokondygnacyjnego w os. Awia. Ponadto Program Obsługi Parkinguw Dla Miasta Krakowa (załącznik do uchwały Nr LIII/723/12 Rady Miasta Krakowa z dnia 29 sierpnia 2012 r.) nie przewiduje takiej lokalizacji.</p>	
<p>20) Budowa metra w Krakowie.</p>	<p>11 czerwca 2021 r. zostało ukończone Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie! (zwane dalej „Studium”). Jego autorzy zarekomendowali do dalszej realizacji, jako najbardziej efektywny, wariant T&D premetro – szybki tramwaj. Proponowana trasa linii przebiega na kierunku wschód – zachód w północnej części Krakowa i biegnie od Wąglarz Kreszawskich (ulice: Komorzowska, Łowickiego, Ujastek) na zachód, przez Nową Hutę (Al. Solidarności i Al. gen. Wł. Andersa), Bieżyce (Al. gen. Wł. Andersa), Mistrzejowice (Al. gen. T. Bora-Komorowskiego oraz ul. Dobrego Prastawia), Prądnik Czerwony (ulice: Lublańska, Młyńska, Pilotów), Grzegórzki (ulice: Olszyny, Brodowicka, Lubicz), Stare Miasto (ulice: Baszowa, Rajska, Czysła), Krowodrż (ulice: Reymonta, Armii Krajowej), Bronowice (ul. Armii Krajowej) oraz Prądnik Biały (ul. Janogórska) do zajezdni Stelmachów. Wariant T&D posiada przebieg w pełni bezkolizyjny na odcinku centralnym, w którym trasa przebiega w tunelu (od ul. Młyńskiej do ul. Reymonta), na fragmencie odcinka zachodniego (tuneli od ul. Zarzeccc do ul. Conrada) oraz na fragmencie odcinka wschodniego (estakada od ul. Jozefa Bogusza do ul. Krzeszawskich). Realizacja premetra została podzielona na 3 etapy, z czego pierwszy obejmuje odcinek od Ronda gen. Stanisława Maczka do ul. Piastowskiej.</p>	<p>21 października 2021 r. Zarząd Inwestycji Miejskich ogłosił przetarg na uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia (zawne dalej „DUŚ”). Otwarcie ofert nastąpiło 17 listopada 2021 r. Wpłynęła 1 oferta, trwa jej weryfikacja. Uzyskanie DUŚ jest planowane na wczesień 2023 r.</p>	<p>Zastępcza Prezydenta Miasta Krakowa Jerzy Muszyk: Metro nie jest potrzebne, Krakowa na nie nie stać – istnieje linie tramwajowe i autobusowe w powiązaniu z analizami wielkości wypełnienia pasażerami potencjalnego metra pozwalają sądzić, iż nie będzie ono konieczne.</p>
<p>21) Ul. Stella Sawickiego – uproszczony wjazd w ul. Andersa (prawoskręć) wg projektu przebudowy, który jest teraz opiniowany w Radzie Dzielnicy. Ta ulica jest cały czas zakorkowana. Konieczne jest rozbudowanie prawoskrętu – są tam rezerwy terenu na to. Brakuje w przedstawionym projekcie również uwzględnienia rozbudowy ulic Wiślickiej i Andersa.</p>	<p>Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu opiniował projekt rozbudowy ul. Okulickiego. Projekt ten obejmuje jedynie wschodni wlot skrzyżowania z ul. Wiślicką ul. Stella Sawickiego. Aktualnie Zarząd Drog Miasta Krakowa prowadzi inwestycje związaną z rozbudową ul. Okulickiego, w tym rozwiązaniu skrzyżowania z ul. Andersa. Opracowana koncepcja nie obejmuje skrzyżowania z ul. Wiślicką.</p>	<p>Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu oczekuje na analizy ruchu dotyczące rozbudowy ul. Okulickiego, które wskażą na optymalny kształt skrzyżowania ul. Stella Sawickiego z ul. Andersa. Rozbudowa prawoskrętu może nie być możliwa z uwagi na bliskość dwóch skrzyżowań, przystanek autobusowy oraz występowanie relacji przeplatania między skrzyżowaniami. W ramach inwestycji ZDMK istniejące skrzyżowanie zostanie przebudowane.</p>	<p>Zastępcza Prezydenta Miasta Krakowa Jerzy Muszyk: Rozwiązanie tego układu komunikacyjnego w tym miejscu jest rzeczą fundamentalną. Konieczna jest budowa czy to estakady, czy tunelu, który by rozładował ten ruch.</p>
<p>22) Droga dojazdowa do Cogiteonu – oprócz wybranego projektu drogi dojazdowej było też 7 innych wariantów, które przedstawiały rozwiązania możliwe do wykonania ze względów technicznych. Droga od ul. Bora-Komorowskiego była możliwa do realizacji, była też tańsza. Konieczny jest tam węzeł komunikacyjny, skrzyżowanie od strony ul. Orlińskiego w przypadku budowy tej drogi.</p>	<p>W chwili obecnej procedowany jest wariant łączący ul. Stella Sawickiego po śladzie istniejącej drogi technologicznej do połączenia z ul. Życzowskiego, następnie w kierunku północnym do ul. Skarżyskiego i dalej w kierunku aktualnie budowanego budynku Małopolskiego Centrum Nauki.</p>		<p>27 kwietnia 2021 r. złożono do Wydziału Architektury i Urbanistki UMiK wniosek o wydanie decyzji o ZRiD – trwa postępowanie.</p> <p>Techicznie rozwiązanie od strony Bora-Komorowskiego jest nieadekwatne, biorąc pod uwagę klasę tej drogi. ZDMK: Wspomniane inne projekty są złane. Były one obywatelny na zlecenie Urzędu Marszałkowski, który jest inwestorem budowy Cogiteonu i były wielokrotnie oceniane. Obecne, realizowany wariant jest najbardziej optymalny.</p>
<p>23) Os. Awia – wcześniej był to teren, który chłonął duże ilości wody. Obecnie osiedle jest podłączone do rury kanalizacyjnej razem z osiedlami sąsiednimi. Woda, która wcześniej na tym terenie wsiąkała obecnie, po wybudowaniu osiedla, spływa. Wykorzystywana rura kanalizacyjna jest przez to już niewydolna. Czy planowane jest poszerzenie kanalizacji i dostosowanie jej do nowych warunków?</p>	<p>Infrastruktura odwodnieniowa jest elementem ściśle związanym z drogą. Przebudowa systemu służącego do jej odwodnienia, tj. kanalizacji deszczowej, winna być poprzedzona opracowaniem analizy całego obszaru os. Awia i uaktualnieniem powierzchni ziemi. Umowniż to określenie, jaka powinna być obecnie przepuszczalność istniejącej kanalizacji opadowej na terenie całego osiedla.</p>		<p>Została powołana jednostka Klimat Energia Gospodarka Woda zajmująca się tą kwestią. Postępująca urbanizacja miast powoduje takie problemy w dużej liczbie miast. Ściec do odbioru wody opadowej nie są wystarczające. Dochodzą do tego coraz częstsze intensywne opady nawalne.</p>
<p>24) Basen na Dzielnicy granicy z terenem zielonym – został tam wybudowany kolejny budynek, istnieje żłobek, przy skrzyżowaniu ul. Kłosowskiego obok basenu jest skrzyżowanie, które odbiera częściowo ruch z ul. Orlińskiego i ulic os. 2 Pułku Lotniczego od strony pasa i basenu. Nie ma tam parkingu przy basenie, który obsłużyłby ruch komercyjny – np. autobus szkolny musi stać na skrzyżowaniu, by odebrać dzieci (blok nr 19 na Os. 2 Pułku Lotniczego).</p>	<p>Zarząd Drog Miasta Krakowa aktualnie nie posiada środków finansowych i nie prowadzi inwestycji związanych z budową parkingu w rejonie bloku nr 19 na os. 2 Pułku Lotniczego.</p>		
<p>25) Teren przed Szkołą nr 155 – część terenów tam jest gminna, prosba o zorganizowanie parku, ewentualnie wykupienie terenów, aby nie powstał tam nowy budynek. Analiza możliwości wykupienia terenów po wschodniej stronie pasa startowego nie objętego ochroną konserwatorską pod kątem możliwości stworzenia parku.</p>	<p>Na działkach gminnych nr: 157/46, 170/14, 170/16 NH-7 potożonych przed SP nr 155 wykonano nasadzenia drzew, krzewów, bylin. Przedmiotowe nieruchomości objęte są utrzymaniem w zakresie zieleni i czystości.</p>	<p>Po wykupie działek na rzecz Gminy Miejskiej Kraków, Zarząd Zieleni Miejskiej obejmie je utrzymaniem.</p>	<p>Rada Miasta Krakowa zabezpieczyła w przyszłorocznym budżecie środki na wykup działek. W planie zagospodarowania przestrzennego jest to teren zielony.</p>
<p>26) Konieczność przywrócenia poprzedniego przebiegu linii MPK 142, która powinna dojeżdżać z osiedla na Stoku do Cmentarza w Batowicach.</p>	<p>Autobusy linii 142 na odcinku Czyżyny Dworzec – Prądnik Czerwony cieszyły się bardzo ograniczonym zainteresowaniem pasażerów. W związku z tym kilka lat temu zdecydowano się ograniczyć trasę linii 142 do odcinka os. Na Stoku – Czyżyny Dworzec. W związku z wnioskami pasażerów, przywrócono kursowanie autobusów linii 142 na trasie os. Na Stoku – Cmentarz Batowice w soboty, niedziele i dni świąteczne w godzinach 10:00 - 17:00. W ocenie ZTP nie ma uzasadnienia dla kursowania linii 142 na całej trasie os. Na Stoku – Cmentarz Batowice przez cały dzień we wszystkie dni tygodnia.</p>		

<p>27) Postulat Dzielnicy XVI – konieczność oświetlenia muralu patriotycznego obok siedziby MDK im. Korczaka na os. Kalinowym.</p>	<p>Zarząd Dróg Miasta Krakowa nie prowadzi takiego zadania.</p>	<p>ZDMK nie posiada środków finansowych i nie prowadzi w chwili obecnej takiego zadania. Teren, na którym znajduje się mural jest w trwałym zarządzie Młodzieżowego Domu Kultury im. J. Korczaka.</p>	
<p>28) Są tańsze warianty budowy drogi do Cogiteonu. Os. Avia zabrało tereny zielone, a teren zielony od strony os. Dywizjonu 303 ma być przeznaczony pod wysoką zabudowę. Zniszczony teren rekreacyjny po terenie dawnego lotniska – co Miasto na to?</p>	<p>W chwili obecnej procedowany jest wariant łączący ul. Stella-Sawickiego po śladzie istniejącej drogi technologicznej do połączenia z ul. Życzkowskiego, następnie w kierunku północnym do ul. Skarżyńskiego i dalej w kierunku aktualnie budowanego budynku Małopolskiego Centrum Nauki.</p>		<p>Urbanizacja Miasta niesie pewne konsekwencje. Nie ma możliwości, aby w momencie rozwoju Miasta udało się zabezpieczyć wszystkie tereny zielone. Miasto musi zapewnić możliwości rozwoju gospodarczego Krakowa – zachowanie obecnej równowagi między terenami zielonymi a zabudowanymi spowoduje, że my jako Miasto zaczniemy się cofać. Rolą Miasta jest zapewnienie takich perspektyw, które ściągają do Krakowa młodych ludzi, m.in. studentów i dają impuls do dalszego rozwoju. Ujemną stroną tego faktu jest postępująca urbanizacja, która zabiera nowe tereny. Prezydent Muzyk stwierdził, iż decyzja Wojewódzkiej Konserwator Zabytków o ochronie terenu dawnego pasa startowego lotniska, która została uchylona przez WSA jest słusznym uchylem, gdyż ta decyzja została podjęta z przekroczeniem uprawnień – ten wyrok nie jest jednak prawomocny i trzeba poczekać na decyzje NSA. Co do Cogiteonu, realizacja drogi do Centrum Nauki od ul. Stella-Sawickiego jest najkorzystniejsza, jednak trzeba poczekać na zakończenie postępowania administracyjnego w tej sprawie. Trzeba brać pod uwagę opinie i interes wszystkich mieszkańców, a nie tylko najbliższej okolicy danego przedsięwzięcia.</p>