

ZAAŁĄCZNIK NR 1

Spis zagadnień poruszonych na konsultacjach społecznych wraz z odpowiedziami Projektanta

KONSULTACJE SPOŁECZNE DLA INWESTYCJI PN.: „BUDOWA WIADUKTU DROGOWEGO NAD UKŁADEM TOROWYM W CIĄGU UL. KĄPIELOWEJ”

KONSULTACJE ZBIOROWE

Lp.	Liczba osób	Liczba podmiotów	Rejon	Poruszone zagadnienia	Odpowiedź Projektanta
P-1	2		Mieszkańcy ul. Kąpielowa - południe	Wniosek o odtworzenie drugiego zjazdu do nieruchomości ul. Kąpielowa 10.	W ramach koncepcji przedstawiono możliwą lokalizację drugiego zjazdu z ul. Kąpielowej do posesji o numerze adresowym Kąpielowa 10 na działce nr 305 (hurtownia elektryczna). W celu minimalizacji zajęcia terenu przewiduje się, że zjazd będzie zlokalizowany w północno - wschodnim narożniku. Z uwagi na planowaną dużą różnicę poziomów między jezdnią ulicy a terenem działki (około 2,5-3,0 m), zjazd będzie posiadał długi odcinek powiązania, wykonany w konstrukcjach oporowych wzdłuż granicy działki przylegającej do terenów kolejowych.
				Wniosek o uwzględnienie wyjazdu oraz wjazdu w obu kierunkach w ul. Kąpielową ze zjazdów z nieruchomości ul. Kąpielowa 10.	Zaprojektowana geometria zjazdów umożliwia zachowanie relacji wjazdowych i wyjazdowych w obu kierunkach w ul. Kąpielową. Szerokość zjazdów oraz zastosowane łuki poziome zapewniają prawidłową obsługę działki nr 305. Na etapie projektowania sprawdzono przejezdności dla pojazdów miarodajnych.
P-2	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzielną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną słuzą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą. Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
				Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.	Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędnej dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działka, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.
				Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307). W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1,5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe. Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0,5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2,5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0,75 m od konstrukcji oporowej.
P-3	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r).

					<p>W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną słuzą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni.</p> <p>Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą.</p> <p>Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p>
				Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.	<p>Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędną dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działów, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.</p>
				Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	<p>W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307).</p> <p>W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe.</p> <p>Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0. 75 m od konstrukcji oporowej.</p>
				Pomysł zaprojektowania DDR w ul. Armii Kraków skracającej w ul. Jasielską / Hubalczyków.	<p>W rozwiązaniu wynikowym od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków ruch rowerowy będzie się odbywał w ruchu ogólnym aż do ul. Jugowickiej z uwagi na uwarunkowania terenu oraz ograniczenie ingerencji w tereny prywatne.</p>
P-4	1		Mieszkaniec ul. Kokosowa	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	<p>W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego.</p> <p>Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUiKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r).</p> <p>W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną słuzą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni.</p> <p>Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą.</p> <p>Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p>
				Negatywna ocena aktualnych warunków ruchu na ul. Kąpielowej i ul. Armii Kraków.	<p>W ramach koncepcji wykonano analizę ruchu, której celem było uzyskanie podstawowych parametrów i charakterystyk ruchu badanych odcinków sieci dróg w celu opracowania dokumentacji projektowej dla przedmiotowej Inwestycji, która poprawi swobodę ruchu na omawianym odcinku. Aktualnie notowane są znaczne przeciążenia na skrzyżowaniu ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków. W celu poprawy warunków ruchu konieczna jest zmiana obecnej geometrii skrzyżowań. Planowany wiadukt drogowy w ciągu ul. Kąpielowej oraz nowy układ komunikacyjny ma przyczynić się do poprawy poziomu bezpieczeństwa</p>

					uczestników ruchu drogowego. Obiekt inżynierski ma za zadanie poprawić dojazd do ul. Zakopiańskiej od strony Swoszowic, poprzez bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej oraz dogodne powiązania z istniejącym układem drogowym.
				Wniosek o sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową.	Na etapie projektu budowlanego i docelowej organizacji ruchu zostanie określona potrzeba budowy sygnalizacji świetlnej w rejonie skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową. W fazie koncepcji wielobranżowej nie zostanie wskazana lokalizacja sygnalizatorów.
				Wniosek o bezpośrednie włączenie ul. Kolejarzy do ul. Kąpielowej.	Wszystkie warianty przedmiotowej koncepcji zakładają włączenie ruchu z ul. Kolejarzy do ul. Armii Kraków, a następnie do ul. Kąpielowej. Za takim rozwiązaniem przemawiają wykonane pomiary ruchu istniejącego oraz analizy ruchu prognozowanego. W stanie istniejącym ruch na wlocie ul. Armii Kraków jest około 6 razy większy niż na wlocie ul. Kolejarzy (zarówno w szczycie porannym, jak i popołudniowym). W rozwiązaniach prognozowanych, także ta dysproporcja jest podobnie duża. Zmiana podporządkowania na tych relacjach wygeneruje zwiększenie kolejki pojazdów na wlocie ul. Armii Kraków, co jednocześnie będzie się wiązało z większą uciążliwością dla otoczenia. Zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kolejarzy.
				Wniosek o chodnik w ul. Armii Kraków.	W ciągu ul. Armii Kraków planowany jest obustronny chodnik o wymaganej szerokości 2.00 m (nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża) na odcinku od skrzyżowania z ul. Kąpielową aż do wysokości zjazdu do posesji 96. Na dalszym odcinku chodnik będzie tylko po stronie wschodniej ulicy z uwagi na ograniczenia w ukształtowaniu terenu po stronie zachodniej.
				Wniosek o zwiększenie ilości zieleni, miejsc parkowych, placów zabaw, bulwarów wzdłuż Wilgi, w obszarze, minimalizowanie ingerencji w istniejącą przyrodę.	Priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników drogi przy zapewnieniu jak najmniejszej ingerencji w środowisko naturalne. Etap koncepcji projektowej będzie zawierał szacunkowy zakres koniecznej wycinki zieleni. Zostanie on opracowany po uzgodnieniu wariantu wynikowego w zakresie branży drogowej oraz poszczególnych branż w tym m.in. odwodnienia i oświetlenia drogi oraz przebudowy infrastruktury obcej kolidujących z inwestycją. Na tym etapie, w celu złagodzenia zmian klimatu w mieście, w przedstawionych koncepcjach zaproponowano elementy błękitno - zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych. Projektowany układ drogowy wymaga jednak również usunięcia istniejącej zieleni kolidującej z planowaną infrastrukturą drogową, co będzie przedmiotem stosownych rekompensat przyrodniczych poprzez odpowiednią ilość nasadzeń zastępczych. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych, placów zabaw oraz nie definiuje sposobu zarządzania innymi dodatkowymi elementami zagospodarowania terenu.
				Wniosek o ekrany akustyczne (ochronę akustyczną).	Na etapie procedowania wydania decyzji oceny oddziaływania na środowisko, zostaną wykonane analizy akustyczne określające ewentualną konieczność wprowadzenia ekranów akustycznych, z uwagi na zachowanie obowiązujących standardów akustycznych. Powyższe znajdzie swoje odzwierciedlenie w decyzji UMK Wydziału Kształtowania Środowiska o uwarunkowaniach środowiskowych planowanej inwestycji (DUŚ). Na obecnym etapie nie można stwierdzić, gdzie dokładnie będą zlokalizowane ekrany akustyczne i jakiej będą wysokości.
P-5	1		Mieszkaniec ul. Perłowa	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUiKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną służą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą. Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
				Negatywna ocena aktualnych warunków ruchu na ul. Kąpielowej i ul. Armii Kraków.	W ramach koncepcji wykonano analizę ruchu, której celem było uzyskanie podstawowych parametrów i charakterystyk ruchu badanych odcinków sieci dróg w celu opracowania dokumentacji projektowej dla przedmiotowej Inwestycji, która poprawi swobodę ruchu na omawianym odcinku. Aktualnie notowane są znaczne przeciążenia na skrzyżowaniu ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków. W celu poprawy warunków ruchu konieczna jest zmiana obecnej geometrii skrzyżowań. Planowany wiadukt drogowy w ciągu ul. Kąpielowej oraz nowy układ komunikacyjny ma przyczynić się do poprawy poziomu bezpieczeństwa

					uczestników ruchu drogowego. Obiekt inżynierski ma za zadanie poprawić dojazd do ul. Zakopiańskiej od strony Swoszowic, poprzez bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej oraz dogodne powiązania z istniejącym układem drogowym.
				Wniosek o sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową.	Na etapie projektu budowlanego i docelowej organizacji ruchu zostanie określona potrzeba budowy sygnalizacji świetlnej w rejonie skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową. W fazie koncepcji wielobranżowej nie zostanie wskazana lokalizacja sygnalizatorów.
				Wniosek o bezpośrednie włączenie ul. Kolejarzy do ul. Kąpielowej.	Wszystkie warianty przedmiotowej koncepcji zakładają włączenie ruchu z ul. Kolejarzy do ul. Armii Kraków, a następnie do ul. Kąpielowej. Za takim rozwiązaniem przemawiają wykonane pomiary ruchu istniejącego oraz analizy ruchu prognozowanego. W stanie istniejącym ruch na wlocie ul. Armii Kraków jest około 6 razy większy niż na wlocie ul. Kolejarzy (zarówno w szczycie porannym, jak i popołudniowym). W rozwiązaniach prognozowanych, także ta dysproporcja jest podobnie duża. Zmiana podporządkowania na tych relacjach wygeneruje zwiększenie kolejki pojazdów na wlocie ul. Armii Kraków, co jednocześnie będzie się wiązało z większą uciążliwością dla otoczenia. Zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kolejarzy.
				Wniosek o chodnik w ul. Armii Kraków.	W ciągu ul. Armii Kraków planowany jest obustronny chodnik o wymaganej szerokości 2.00 m (nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża) na odcinku od skrzyżowania z ul. Kąpielową aż do wysokości zjazdu do posesji 96. Na dalszym odcinku chodnik będzie tylko po stronie wschodniej ulicy z uwagi na ograniczenia w ukształtowaniu terenu po stronie zachodniej.
				Wniosek o zwiększenie ilości zieleni, miejsc parkowych, placów zabaw, bulwarów wzdłuż Wilgi, w obszarze, minimalizowanie ingerencji w istniejącą przyrodę.	Priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników drogi przy zapewnieniu jak najmniejszej ingerencji w środowisko naturalne. Etap koncepcji projektowej będzie zawierał szacunkowy zakres koniecznej wycinki zieleni. Zostanie on opracowany po uzgodnieniu wariantu wynikowego w zakresie branży drogowej oraz poszczególnych branż w tym m.in. odwodnienia i oświetlenia drogi oraz przebudowy infrastruktury obcej kolidujących z inwestycją. Na tym etapie, w celu złagodzenia zmian klimatu w mieście, w przedstawionych koncepcjach zaproponowano elementy błękitno - zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych. Projektowany układ drogowy wymaga jednak również usunięcia istniejącej zieleni kolidującej z planowaną infrastrukturą drogową, co będzie przedmiotem stosownych rekompensat przyrodniczych poprzez odpowiednią ilość nasadzeń zastępczych. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych, placów zabaw oraz nie definiuje sposobu zarządzania innymi dodatkowymi elementami zagospodarowania terenu.
				Wniosek o ekrany akustyczne (ochronę akustyczną).	Na etapie procedowania wydania decyzji oceny oddziaływania na środowisko, zostaną wykonane analizy akustyczne określające ewentualną konieczność wprowadzenia ekranów akustycznych, z uwagi na zachowanie obowiązujących standardów akustycznych. Powyższe znajdzie swoje odzwierciedlenie w decyzji UMK Wydziału Kształtowania Środowiska o uwarunkowaniach środowiskowych planowanej inwestycji (DUŚ). Na obecnym etapie nie można stwierdzić, gdzie dokładnie będą zlokalizowane ekrany akustyczne i jakiej będą wysokości.
P-6	1		Mieszkaniec ul. Kokosowa	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariancie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariancie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariancie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną słuzą rowerową typu 3. W wariancie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą. Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
				Negatywna ocena aktualnych warunków ruchu na ul. Kąpielowej i ul. Armii Kraków.	W ramach koncepcji wykonano analizę ruchu, której celem było uzyskanie podstawowych parametrów i charakterystyk ruchu badanych odcinków sieci dróg w celu opracowania dokumentacji projektowej dla przedmiotowej Inwestycji, która poprawi swobodę ruchu na omawianym odcinku. Aktualnie notowane są znaczne przeciążenia na skrzyżowaniu ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków. W celu poprawy warunków ruchu konieczna jest zmiana obecnej geometrii skrzyżowań. Planowany wiadukt drogowy w ciągu ul. Kąpielowej oraz nowy układ komunikacyjny ma przyczynić się do poprawy poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Obiekt inżynierski ma za zadanie poprawić dojazd

					do ul. Zakopiańskiej od strony Swoszowic, poprzez bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej oraz dogodne powiązania z istniejącym układem drogowym.
				Wniosek o sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową.	Na etapie projektu budowlanego i docelowej organizacji ruchu zostanie określona potrzeba budowy sygnalizacji świetlnej w rejonie skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową. W fazie koncepcji wielobranżowej nie zostanie wskazana lokalizacja sygnalizatorów.
				Wniosek o bezpośrednie włączenie ul. Kolejarzy do ul. Kąpielowej.	Wszystkie warianty przedmiotowej koncepcji zakładają włączenie ruchu z ul. Kolejarzy do ul. Armii Kraków, a następnie do ul. Kąpielowej. Za takim rozwiązaniem przemawiają wykonane pomiary ruchu istniejącego oraz analizy ruchu prognozowanego. W stanie istniejącym ruch na wlocie ul. Armii Kraków jest około 6 razy większy niż na wlocie ul. Kolejarzy (zarówno w szczycie porannym, jak i popołudniowym). W rozwiązaniach prognozowanych, także ta dysproporcja jest podobnie duża. Zmiana podporządkowania na tych relacjach wygeneruje zwiększenie kolejki pojazdów na wlocie ul. Armii Kraków, co jednocześnie będzie się wiązało z większą uciążliwością dla otoczenia. Zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kolejarzy.
				Wniosek o chodnik w ul. Armii Kraków.	W ciągu ul. Armii Kraków planowany jest obustronny chodnik o wymaganej szerokości 2.00 m (nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża) na odcinku od skrzyżowania z ul. Kąpielową aż do wysokości zjazdu do posesji 96. Na dalszym odcinku chodnik będzie tylko po stronie wschodniej ulicy z uwagi na ograniczenia w ukształtowaniu terenu po stronie zachodniej.
				Wniosek o zwiększenie ilości zieleni, miejsc parkowych, placów zabaw, bulwarów wzdłuż Wilgi, w obszarze, minimalizowanie ingerencji w istniejącą przyrodę.	Priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników drogi przy zapewnieniu jak najmniejszej ingerencji w środowisko naturalne. Etap koncepcji projektowej będzie zawierał szacunkowy zakres koniecznej wycinki zieleni. Zostanie on opracowany po uzgodnieniu wariantu wynikowego w zakresie branży drogowej oraz poszczególnych branż w tym m.in. odwodnienia i oświetlenia drogi oraz przebudowy infrastruktury obcej kolidujących z inwestycją. Na tym etapie, w celu złagodzenia zmian klimatu w mieście, w przedstawionych koncepcjach zaproponowano elementy błękitno - zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych. Projektowany układ drogowy wymaga jednak również usunięcia istniejącej zieleni kolidującej z planowaną infrastrukturą drogową, co będzie przedmiotem stosownych rekompensat przyrodniczych poprzez odpowiednią ilość nasadzeń zastępczych. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych, placów zabaw oraz nie definiuje sposobu zarządzania innymi dodatkowymi elementami zagospodarowania terenu.
				Wniosek o ekrany akustyczne (ochronę akustyczną).	Na etapie procedowania wydania decyzji oceny oddziaływania na środowisko, zostaną wykonane analizy akustyczne określające ewentualną konieczność wprowadzenia ekranów akustycznych, z uwagi na zachowanie obowiązujących standardów akustycznych. Powyższe znajdzie swoje odzwierciedlenie w decyzji UMK Wydziału Kształtowania Środowiska o uwarunkowaniach środowiskowych planowanej inwestycji (DUŚ). Na obecnym etapie nie można stwierdzić, gdzie dokładnie będą zlokalizowane ekrany akustyczne i jakiej będą wysokości.
P-7	1		Mieszkaniec ul. Perłowa	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzielną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną służą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą. Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
				Negatywna ocena aktualnych warunków ruchu na ul. Kąpielowej i ul. Armii Kraków.	W ramach koncepcji wykonano analizę ruchu, której celem było uzyskanie podstawowych parametrów i charakterystyk ruchu badanych odcinków sieci dróg w celu opracowania dokumentacji projektowej dla przedmiotowej Inwestycji, która poprawi swobodę ruchu na omawianym odcinku. Aktualnie notowane są znaczne przeciążenia na skrzyżowaniu ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków. W celu poprawy warunków ruchu konieczna jest zmiana obecnej geometrii skrzyżowań. Planowany wiadukt drogowy w ciągu ul. Kąpielowej oraz nowy układ komunikacyjny ma przyczynić się do poprawy poziomu bezpieczeństwa

					uczestników ruchu drogowego. Obiekt inżynierski ma za zadanie poprawić dojazd do ul. Zakopiańskiej od strony Swoszowic, poprzez bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej oraz dogodne powiązania z istniejącym układem drogowym.
				Wniosek o sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową.	Na etapie projektu budowlanego i docelowej organizacji ruchu zostanie określona potrzeba budowy sygnalizacji świetlnej w rejonie skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową. W fazie koncepcji wielobranżowej nie zostanie wskazana lokalizacja sygnalizatorów.
				Wniosek o bezpośrednie włączenie ul. Kolejarzy do ul. Kąpielowej.	Wszystkie warianty przedmiotowej koncepcji zakładają włączenie ruchu z ul. Kolejarzy do ul. Armii Kraków, a następnie do ul. Kąpielowej. Za takim rozwiązaniem przemawiają wykonane pomiary ruchu istniejącego oraz analizy ruchu prognozowanego. W stanie istniejącym ruch na wlocie ul. Armii Kraków jest około 6 razy większy niż na wlocie ul. Kolejarzy (zarówno w szczycie porannym, jak i popołudniowym). W rozwiązaniach prognozowanych, także ta dysproporcja jest podobnie duża. Zmiana podporządkowania na tych relacjach wygeneruje zwiększenie kolejki pojazdów na wlocie ul. Armii Kraków, co jednocześnie będzie się wiązało z większą uciążliwością dla otoczenia. Zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kolejarzy.
				Wniosek o chodnik w ul. Armii Kraków.	W ciągu ul. Armii Kraków planowany jest obustronny chodnik o wymaganej szerokości 2.00 m (nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża) na odcinku od skrzyżowania z ul. Kąpielową aż do wysokości zjazdu do posesji 96. Na dalszym odcinku chodnik będzie tylko po stronie wschodniej ulicy z uwagi na ograniczenia w ukształtowaniu terenu po stronie zachodniej.
				Wniosek o zwiększenie ilości zieleni, miejsc parkowych, placów zabaw, bulwarów wzdłuż Wilgi, w obszarze, minimalizowanie ingerencji w istniejącą przyrodę.	Priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników drogi przy zapewnieniu jak najmniejszej ingerencji w środowisko naturalne. Etap koncepcji projektowej będzie zawierał szacunkowy zakres koniecznej wycinki zieleni. Zostanie on opracowany po uzgodnieniu wariantu wynikowego w zakresie branży drogowej oraz poszczególnych branż w tym m.in. odwodnienia i oświetlenia drogi oraz przebudowy infrastruktury obcej kolidujących z inwestycją. Na tym etapie, w celu złagodzenia zmian klimatu w mieście, w przedstawionych koncepcjach zaproponowano elementy błękitno - zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych. Projektowany układ drogowy wymaga jednak również usunięcia istniejącej zieleni kolidującej z planowaną infrastrukturą drogową, co będzie przedmiotem stosownych rekompensat przyrodniczych poprzez odpowiednią ilość nasadzeń zastępczych. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych, placów zabaw oraz nie definiuje sposobu zarządzania innymi dodatkowymi elementami zagospodarowania terenu.
				Wniosek o ekrany akustyczne (ochronę akustyczną).	Na etapie procedowania wydania decyzji oceny oddziaływania na środowisko, zostaną wykonane analizy akustyczne określające ewentualną konieczność wprowadzenia ekranów akustycznych, z uwagi na zachowanie obowiązujących standardów akustycznych. Powyższe znajdzie swoje odzwierciedlenie w decyzji UMK Wydziału Kształtowania Środowiska o uwarunkowaniach środowiskowych planowanej inwestycji (DUŚ). Na obecnym etapie nie można stwierdzić, gdzie dokładnie będą zlokalizowane ekrany akustyczne i jakiej będą wysokości.
P-8	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUiKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzielną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną słuzą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą. Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
				Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.	Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze. Dla złagodzenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów

					biorentencyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.
				Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.	Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędną dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działów, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.
				Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantach „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na dział nr 307). W wariantach rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe. Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.
				Wniosek o ograniczenie ruchu na ul. Armii Kraków.	Zaprojektowano elementy uspokojenia ruchu, takie jak np. wyniesiona tarcza skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kolejowej. Na uspokojenie ruchu będzie też wpływać ukształtowanie drogi w planie poprzez wprowadzenie dodatkowych łuków.
P-9	1		Mieszkaniec ul. Kokosowa	Wniosek o zwiększenie ilości zieleni, miejsc parkowych, placów zabaw, bulwarów wzdłuż Wilgi, w obszarze, minimalizowanie ingerencji w istniejącą przyrodę.	Priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników drogi przy zapewnieniu jak najmniejszej ingerencji w środowisko naturalne. Etap koncepcji projektowej będzie zawierał szacunkowy zakres koniecznej wycinki zieleni. Zostanie on opracowany po uzgodnieniu wariantu wynikowego w zakresie branży drogowej oraz poszczególnych branż w tym m.in. odwodnienia i oświetlenia drogi oraz przebudowy infrastruktury obcej kolidujących z inwestycją. Na tym etapie, w celu złagodzenia zmian klimatu w mieście, w przedstawionych koncepcjach zaproponowano elementy błękitno - zielonej infrastruktury w formie rowów biorentencyjnych. Projektowany układ drogowy wymaga jednak również usunięcia istniejącej zieleni kolidującej z planowaną infrastrukturą drogową, co będzie przedmiotem stosownych rekompensat przyrodniczych poprzez odpowiednią ilość nasadzeń zastępczych. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych, placów zabaw oraz nie definiuje sposobu zarządzania innymi dodatkowymi elementami zagospodarowania terenu.
				Pozytywna ocena dla rozbudowy skrzyżowania z ul. Zakopiańską.	Po zapoznaniu się z uwagami i sugestiami otrzymanymi od mieszkańców podczas trwania konsultacji społecznych dokonano rewizji zaprezentowanych wariantów. W związku z tym, wypracowano wariant „A”, który zakłada pozostawienie obecnej geometrii włączenia ul. Kąpielowej do ul. Zakopiańskiej, pozwalając zminimalizować ingerencję w tereny prywatne.
P-10	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariantach "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantach trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUiKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swozowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantach "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzielną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną słuzą rowerową typu 3. W wariantach "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą. Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
				Brak zgody na błękitno-zieloną	Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul.

<p>infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.</p>	<p>Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze.</p> <p>Dla złączenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów biorentacyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.</p>
<p>Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.</p>	<p>Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędnej dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działań, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.</p>
<p>Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.</p>	<p>W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (dojazdu indywidualnego na działce nr 307).</p> <p>W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe.</p> <p>Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.</p>
<p>Wniosek o przeciwdziałanie możliwym zmianom w odprowadzeniu wód opadowych w terenie przyległym do inwestycji drogowej.</p>	<p>Zarówno w wariantcie rekomendowanym, jak i wariantach alternatywnych nie dochodzi do zaburzenia stosunków wodnych na terenach przyległych. Rozwiązania nie przewidują budowy nowych skarp drogowych od strony zabudowy w przedmiotowym rejonie. Różnice wysokości pomiędzy projektowanym a istniejącym terenem planuje się pokonać poprzez budowę konstrukcji oporowych, które zapewnią brak zmian w ukształtowaniu terenu przyległego do projektowanej drogi.</p>
<p>Pytanie o możliwość zastosowania środków technicznych zwiększających bezpieczeństwo, jak np. oznakowanie wyjazdów z posesji, ograniczenie prędkości na CPR dla pojazdów rozwijających duże prędkości (np. rowery, hulajnogi).</p>	<p>Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, (Dz.U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) oraz Przepisami dodatkowymi o ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego, motorowerów oraz pojazdów zaprzęgowych: „Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu”. Dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi dla rowerów i pieszych powinny być oświetlone w porze nocnej. Zastosowanie czerwonej warstwy ścieralnej na drodze dla rowerów jest szczególnie pożądane na dojeździe i wylocie ze skrzyżowań, w rejonie zjazdów oraz w strefach sąsiadujących z ciągami pieszymi. W takiej sytuacji sprawdzonym rozwiązaniem jest pokrycie czarnej nawierzchni asfaltowej powłokami na bazie żywic i mas chemoutwardzalnych.</p> <p>Rozwiązania przedstawione w wariantcie rekomendowanym zakładają, iż wydzielona DDR wzdłuż ul. Kąpielowej prowadzona będzie wyłącznie od ul. Armii Kraków do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice. W miejscu przekroczenia projektowanej jezdni z DDR przewidziano nawierzchnię w kolorze czerwonym. Na pozostałym odcinku ciąg pieszy i DDR jest oddzielony pasem w nawierzchni z dwóch rzędów kostki. Natomiast na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Armii Kraków ruch rowerowy będzie prowadzony w ruchu ogólnym.</p> <p>Na tym etapie projektu założono, że droga na całym odcinku wyposażona będzie w niezbędne elementy technicznej infrastruktury ulicznej, tj. oświetlenie drogowe. Dla zwiększenia bezpieczeństwa, zjazdy do posesji zaprojektowano z kostki o innym kolorze niż ciągi piesze. Ponadto, jako środek uspokojenia ruchu drogowego, zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków i ul. Kolejarzy.</p> <p>Jednak szczegółowe rozwiązania będą możliwe do przedstawienia na etapie projektu budowlanego i docelowej organizacji ruchu.</p>
<p>Wniosek o przywrócenie terenu do stanu pierwotnego poprzez odtworzenie ogrodzenia, zjazdów i dojść do budynków.</p>	<p>Zgodnie z obowiązującymi przepisami, Wykonawca zobowiązany jest do przywrócenia terenu do stanu pierwotnego i naprawiania wszelkich szkód powstałych w trakcie realizacji inwestycji. Przepisy prawa budowlanego nakładają jednak na inwestora obowiązek uzyskania wcześniejszej zgody na wejście na teren nieruchomości sąsiedniej, jeżeli jest to niezbędne do wykonania prac przygotowawczych lub robót budowlanych. W przypadku przyszłego postępowania o ZRID i miejsc, gdzie ogrodzenie będzie rozbierane i będą z tego tytułu wypłacane odszkodowania, Wypłacający odszkodowanie nie będzie takiego</p>

					ogrodzenia już odtwarzał, ponieważ uregulował to finansowo, a także nie ma prawa do terenu, na którym byłoby odtwarzane ogrodzenie. Uwaga ta powinna zostać uwzględniona na etapie projektu budowlanego.
				Pytanie o miejsce usytuowania słupów oświetleniowych / teletechnicznych.	Słupy sieciowe powinny być tak usytuowane, aby nie powodowały zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i nie ograniczały widoczności. Słupy oraz oprawy sieciowe powinny być umieszczone poza skrajnią drogi (wolna przestrzeń nad drogą) oraz poza chodnikiem.
				Pytanie o zmiany wysokościowe ul. Kąpielowej.	Na podstawie aktualnych koncepcji przewiduje się, że droga w ciągu ul. Kąpielowej w rejonie od skrzyżowania z ul. Zakopiańską do ok. 80 m od skrzyżowania z ul. Armii Kraków będzie nieznacznie zagłębiona, w stosunku do stanu istniejącego. Na dalszym odcinku różnica wynosić będzie ok. 0.5 m. Przy przekroczeniu ul. Kąpielową linią kolejową projektowany jest wiadukt drogowy nad torami kolejowymi. Na dojazdach do wiaduktu projektowana ulica będzie się wznosić do bezkolizyjnego przekroczenia LK94. W obrębie dojazdów wszystkie zjazdy do posesji zostaną dowiązane wysokościowo do stanu projektowanego. W wariantach "B" oraz "C" przewiduje się schody do posesji ul. Kąpielowa 5, natomiast do posesji ul. Kąpielowa 7a z uwagi na niewielkie różnice wysokościowe w stosunku do stanu istniejącego nie ma potrzeby zastosowania stopni.
				Pytanie o zajętość terenów przy ul. Kąpielowej 3, 5, 7, 7a oraz 8	Zajętości terenów prywatnych są uzależnione od wariantów rozwiązań projektowych. Wariant "A" – rekomendowany, powoduje przesunięcie krawędzi zewnętrznej chodnika w stosunku do stanu istniejącego: <ul style="list-style-type: none"> • Na wysokości zjazdu do bud. 3: - 0.45 m do - 0.80 m („- „, oznacza odsunięcie od zabudowy) • Na wysokości zjazdu do bud. 5: - 0.50 m • Na wysokości zjazdu do bud. 7: - 0.10 m • Na wysokości zjazdu do bud. 7a: +0.40 m do + 0.80 m („+ „, oznacza przysunięcie do zabudowy) Po południowej stronie wzdłuż ul. Kąpielowej (na wysokości schodów do bud. 8, które zostaną przebudowane), przewiduje się wykonanie chodnika o szerokości 2,50 m (nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża), który będzie mieścił się w granicy pasa drogowego. Natomiast krawędź projektowanej jezdni odsunie się w stosunku do krawędzi istniejącej w kierunku północnym o 0.35 m.
				Pytanie o kwoty odszkodowań za zajęte grunty i zniszczone uprawy zielone oraz o tryb wypłacania stosownych odszkodowań	Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka zostaje wszczęta z urzędu, z chwilą gdy decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej (ZRID) stała się ostateczna. Podstawą określenia wysokości odszkodowania jest operat szacunkowy sporządzony przez rzeczoznawcę majątkowego według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID. Zgodnie ze specustawą drogową, właściwy organ (w przypadku ul. Kąpielowej – Prezydent Miasta Krakowa) ma 30 dni od dnia, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna, na wydanie decyzji odszkodowawczej. Dotychczasowi właściciele nieruchomości, użytkownicy wieczysti i inne osoby, którym przysługiwało ograniczone prawo rzeczowe do tych nieruchomości, biorą udział w postępowaniu jako strony. Nabywanie nieruchomości tj. ustalanie wysokości odszkodowań jest regulowane przez Art. 12 Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.
				Wniosek o wyjazd z P&R w kierunku ul. Podmokłej.	W celu zapewnienia lepszych warunków ruchu dla pojazdów ciężkich oraz odsunięcia wlotu ul. Torowej z drogi dojazdowej do SKA Swozowice od skrzyżowania z ul. Kąpielową, zaproponowano połączenie ul. Torowej z drogą dojazdową na działce 348/3, co przedstawiono w wariantach rekomendowanym "A". Spowoduje to oddalenie wlotu od obszaru oddziaływania skrzyżowania oraz zapewni odpowiednie warunki bezpieczeństwa ruchu uwarunkowane potrzebami funkcjonalno - ruchowymi. Aspekt dalszych powiązań komunikacyjnych (w kierunku ul. Podmokłej) nie jest przedmiotem obecnego zakresu zadaniowego.
P-11	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariantach "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantach trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swozowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantach "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzielną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną słuzą rowerową typu 3. W wariantach "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnią a chodnikiem na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogą kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą. Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.	Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze. Dla złagodzenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów biorentacyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.
Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.	Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędnej dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działań, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.
Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307). W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe. Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0. 75 m od konstrukcji oporowej.
Wniosek o przeciwdziałanie możliwym zmianom w odprowadzeniu wód opadowych w terenie przyległym do inwestycji drogowej.	Zarówno w wariantcie rekomendowanym, jak i wariantach alternatywnych nie dochodzi do zaburzenia stosunków wodnych na terenach przyległych. Rozwiązania nie przewidują budowy nowych skarp drogowych od strony zabudowy w przedmiotowym rejonie. Różnice wysokości pomiędzy projektowanym a istniejącym terenem planuje się pokonać poprzez budowę konstrukcji oporowych, które zapewnią brak zmian w ukształtowaniu terenu przyległego do projektowanej drogi.
Pytanie o możliwość zastosowania środków technicznych zwiększających bezpieczeństwo, jak np. oznakowanie wyjazdów z posesji, ograniczenie prędkości na CPR dla pojazdów rozwijających duże prędkości (np. rowery, hulajnogi).	Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, (Dz.U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) oraz Przepisami dodatkowymi o ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego, motorowerów oraz pojazdów zaprzęgowych: „Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu”. Dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi dla rowerów i pieszych powinny być oświetlone w porze nocnej. Zastosowanie czerwonej warstwy ścieralnej na drodze dla rowerów jest szczególnie pożądane na dojeździe i wylocie ze skrzyżowań, w rejonie zjazdów oraz w strefach sąsiadujących z ciągami pieszymi. W takiej sytuacji sprawdzonym rozwiązaniem jest pokrycie czarnej nawierzchni asfaltowej powłokami na bazie żywic i mas chemoutwardzalnych. Rozwiązania przedstawione w wariantcie rekomendowanym zakładają, iż wydzielona DDR wzdłuż ul. Kąpielowej prowadzona będzie wyłącznie od ul. Armii Kraków do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice. W miejscu przekroczenia projektowanej jezdni z DDR przewidziano nawierzchnię w kolorze czerwonym. Na pozostałym odcinku ciąg pieszy i DDR jest oddzielony pasem w nawierzchni z dwóch rzędów kostki. Natomiast na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Armii Kraków ruch rowerowy będzie prowadzony w ruchu ogólnym. Na tym etapie projektu założono, że droga na całym odcinku wyposażona będzie w niezbędne elementy technicznej infrastruktury ulicznej, tj. oświetlenie drogowe. Dla zwiększenia bezpieczeństwa, zjazdy do posesji zaprojektowano z kostki o innym kolorze niż ciągi piesze. Ponadto, jako środek uspokojenia ruchu drogowego, zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków i ul. Kolejarzy. Jednak szczegółowe rozwiązania będą możliwe do przedstawienia na etapie projektu budowlanego i docelowej organizacji ruchu.
Wniosek o przywrócenie terenu do stanu pierwotnego poprzez odtworzenie ogrodzenia, zjazdów i dojazd do	Zgodnie z obowiązującymi przepisami, Wykonawca zobowiązany jest do przywrócenia terenu do stanu pierwotnego i naprawiania wszelkich szkód powstałych w trakcie realizacji inwestycji. Przepisy prawa budowlanego nakładają

				<p>budynków.</p> <p>Pytanie o miejsce usytuowania słupów oświetleniowych / teletechnicznych.</p> <p>Pytanie o zmiany wysokościowe ul. Kąpielowej.</p> <p>Pytanie o zajętość terenów przy ul. Kąpielowej 3, 5, 7, 7a oraz 8</p> <p>Pytanie o kwoty odszkodowań za zajęte grunty i zniszczone uprawy zielone oraz o tryb wypłacania stosownych odszkodowań</p> <p>Wniosek o wyjazd z P&R w kierunku ul. Podmokłej.</p>	<p>jednak na inwestora obowiązek uzyskania wcześniejszej zgody na wejście na teren nieruchomości sąsiedniej, jeżeli jest to niezbędne do wykonania prac przygotowawczych lub robót budowlanych. W przypadku przyszłego postępowania o ZRID i miejsc, gdzie ogrodzenie będzie rozbierane i będą z tego tytułu wypłacane odszkodowania, Wypłacający odszkodowanie nie będzie takiego ogrodzenia już odtwarzał, ponieważ uregulował to finansowo, a także nie ma prawa do terenu, na którym byłoby odtwarzane ogrodzenie. Uwaga ta powinna zostać uwzględniona na etapie projektu budowlanego.</p> <p>Słupy sieciowe powinny być tak usytuowane, aby nie powodowały zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i nie ograniczały widoczności. Słupy oraz oprawy sieciowe powinny być umieszczone poza skrajnią drogi (wolna przestrzeń nad drogą) oraz poza chodnikiem.</p> <p>Na podstawie aktualnych koncepcji przewiduje się, że droga w ciągu ul. Kąpielowej w rejonie od skrzyżowania z ul. Zakopiańską do ok. 80 m od skrzyżowania z ul. Armii Kraków będzie nieznacznie zagłębiona, w stosunku do stanu istniejącego. Na dalszym odcinku różnica wynosić będzie ok. 0.5 m. Przy przekroczeniu ul. Kąpielową linią kolejową projektowany jest wiadukt drogowy nad torami kolejowymi. Na dojazdach do wiaduktu projektowana ulica będzie się wznosić do bezkolizyjnego przekroczenia LK94. W obrębie dojazdów wszystkie zjazdy do posesji zostaną dowiązane wysokościowo do stanu projektowanego. W wariantach "B" oraz "C" przewiduje się schody do posesji ul. Kąpielowa 5, natomiast do posesji ul. Kąpielowa 7a z uwagi na niewielkie różnice wysokościowe w stosunku do stanu istniejącego nie ma potrzeby zastosowania stopni.</p> <p>Zajętości terenów prywatnych są uzależnione od wariantów rozwiązań projektowych. Wariant "A" – rekomendowany, powoduje przesunięcie krawędzi zewnętrznej chodnika w stosunku do stanu istniejącego:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na wysokości zjazdu do bud. 3: - 0.45 m do - 0.80 m („ - „ oznacza odsunięcie od zabudowy) • Na wysokości zjazdu do bud. 5: - 0.50 m • Na wysokości zjazdu do bud. 7: - 0.10 m • Na wysokości zjazdu do bud. 7a: +0.40 m do + 0.80 m („ + „ oznacza przysunięcie do zabudowy) <p>Po południowej stronie wzdłuż ul. Kąpielowej (na wysokości schodów do bud. 8, które zostaną przebudowane), przewiduje się wykonanie chodnika o szerokości 2.50 m (nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża), który będzie mieścił się w granicy pasa drogowego. Natomiast krawędź projektowanej jezdni odsunie się w stosunku do krawędzi istniejącej w kierunku północnym o 0.35 m.</p> <p>Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka zostaje wszczęta z urzędu, z chwilą gdy decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej (ZRID) stała się ostateczna. Podstawą określenia wysokości odszkodowania jest operat szacunkowy sporządzony przez rzeczoznawcę majątkowego według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID. Zgodnie ze specustawą drogową, właściwy organ (w przypadku ul. Kąpielowej – Prezydent Miasta Krakowa) ma 30 dni od dnia, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna, na wydanie decyzji odszkodowawczej. Dotychczasowi właściciele nieruchomości, użytkownicy wieczystości i inne osoby, którym przysługiwało ograniczone prawo rzeczowe do tych nieruchomości, biorą udział w postępowaniu jako strony.</p> <p>Nabywanie nieruchomości tj. ustalanie wysokości odszkodowań jest regulowane przez Art. 12 Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.</p> <p>W celu zapewnienia lepszych warunków ruchu dla pojazdów ciężkich oraz odsunięcia wlotu ul. Torowej z drogi dojazdowej do SKA Swoszowice od skrzyżowania z ul. Kąpielową, zaproponowano połączenie ul. Torowej z drogą dojazdową na działce 348/3, co przedstawiono w wariantach rekomendowanym "A". Spowoduje to oddalenie wlotu od obszaru oddziaływania skrzyżowania oraz zapewni odpowiednie warunki bezpieczeństwa ruchu uwarunkowane potrzebami funkcjonalno - ruchowymi. Aspekt dalszych powiązań komunikacyjnych (w kierunku ul. Podmokłej) nie jest przedmiotem obecnego zakresu zadaniowego.</p>
P-12	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	<p>Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .</p>	<p>W wariantach "A" – rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantach trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego.</p> <p>Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przemysłowego Miasta Krakowa (SUiKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantach "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzielną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną słupką rowerową typu 3. W wariantach "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni.</p> <p>Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogą kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą.</p>

					<p>Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p>
				Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.	<p>Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędną dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działań, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.</p>
				Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	<p>W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307). W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe. Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.</p>
				Pytanie o zmiany wysokościowe ul. Kąpielowej.	<p>Na podstawie aktualnych koncepcji przewiduje się, że droga w ciągu ul. Kąpielowej w rejonie od skrzyżowania z ul. Zakopiańską do ok. 80 m od skrzyżowania z ul. Armii Kraków będzie nieznacznie zagłębiona, w stosunku do stanu istniejącego. Na dalszym odcinku różnica wynosić będzie ok. 0.5 m. Przy przekroczeniu ul. Kąpielową linią kolejową projektowany jest wiadukt drogowy nad torami kolejowymi. Na dojazdach do wiaduktu projektowana ulica będzie się wznosić do bezkolizyjnego przekroczenia LK94. W obrębie dojazdów wszystkie zjazdy do posesji zostaną dowiązane wysokościowo do stanu projektowanego. W wariantcie "B" oraz "C" przewiduje się schody do posesji ul. Kąpielowa 5, natomiast do posesji ul. Kąpielowa 7a z uwagi na niewielkie różnice wysokościowe w stosunku do stanu istniejącego nie ma potrzeby zastosowania stopni.</p>
P-13	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	<p>Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .</p>	<p>W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUiKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swozowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną słuzą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogą kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą. Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p>
				Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.	<p>Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze. Dla złagodzenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów biorentacyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy</p>

	terenów parkowych i rekreacyjnych.
Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.	Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędnej dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działów, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.
Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307). W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe. Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.
Wniosek o przeciwdziałanie możliwym zmianom w odprowadzeniu wód opadowych w terenie przyległym do inwestycji drogowej.	Zarówno w wariantcie rekomendowanym, jak i wariantach alternatywnych nie dochodzi do zaburzenia stosunków wodnych na terenach przyległych. Rozwiązania nie przewidują budowy nowych skarp drogowych od strony zabudowy w przedmiotowym rejonie. Różnice wysokości pomiędzy projektowanym a istniejącym terenem planuje się pokonać poprzez budowę konstrukcji oporowych, które zapewnią brak zmian w ukształtowaniu terenu przyległego do projektowanej drogi.
Pytanie o możliwość zastosowania środków technicznych zwiększających bezpieczeństwo, jak np. oznakowanie wyjazdów z posesji, ograniczenie prędkości na CPR dla pojazdów rozwijających duże prędkości (np. rowery, hulajnogę).	Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, (Dz.U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) oraz Przepisami dodatkowymi o ruchu rowerów, hulajnog elektrycznych, urządzeń transportu osobistego, motorowerów oraz pojazdów zaprzęgowych: „Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszem”. Dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi dla rowerów i pieszych powinny być oświetlone w porze nocnej. Zastosowanie czerwonej warstwy ścieralnej na drodze dla rowerów jest szczególnie pożądane na dojeździe i wylocie ze skrzyżowań, w rejonie zjazdów oraz w strefach sąsiadujących z ciągami pieszymi. W takiej sytuacji sprawdzonym rozwiązaniem jest pokrycie czarnej nawierzchni asfaltowej powłokami na bazie żywic i mas chemoutwardzalnych. Rozwiązania przedstawione w wariantcie rekomendowanym zakładają, iż wydzielona DDR wzdłuż ul. Kąpielowej prowadzona będzie wyłącznie od ul. Armii Kraków do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice. W miejscu przekroczenia projektowanej jezdni z DDR przewidziano nawierzchnię w kolorze czerwonym. Na pozostałym odcinku ciąg pieszy i DDR jest oddzielony pasem w nawierzchni z dwóch rzędów kostki. Natomiast na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Armii Kraków ruch rowerowy będzie prowadzony w ruchu ogólnym. Na tym etapie projektu założono, że droga na całym odcinku wyposażona będzie w niezbędne elementy technicznej infrastruktury ulicznej, tj. oświetlenie drogowe. Dla zwiększenia bezpieczeństwa, zjazdy do posesji zaprojektowano z kostki o innym kolorze niż ciągi piesze. Ponadto, jako środek uspokojenia ruchu drogowego, zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków i ul. Kolejarzy. Jednak szczegółowe rozwiązania będą możliwe do przedstawienia na etapie projektu budowlanego i docelowej organizacji ruchu.
Wniosek o przywrócenie terenu do stanu pierwotnego poprzez otworzenie ogrodzenia, zjazdów i dojść do budynków.	Zgodnie z obowiązującymi przepisami, Wykonawca zobowiązany jest do przywrócenia terenu do stanu pierwotnego i naprawiania wszelkich szkód powstałych w trakcie realizacji inwestycji. Przepisy prawa budowlanego nakładają jednak na inwestora obowiązek uzyskania wcześniejszej zgody na wejście na teren nieruchomości sąsiedniej, jeżeli jest to niezbędne do wykonania prac przygotowawczych lub robót budowlanych. W przypadku przyszłego postępowania o ZRID i miejsc, gdzie ogrodzenie będzie rozbierane i będą z tego tytułu wypłacane odszkodowania, Wypłacający odszkodowanie nie będzie takiego ogrodzenia już odtwarzał, ponieważ uregulował to finansowo, a także nie ma prawa do terenu, na którym byłoby odtwarzane ogrodzenie. Uwaga ta powinna zostać uwzględniona na etapie projektu budowlanego.
Pytanie o miejsce usytuowania słupów oświetleniowych / teletechnicznych.	Słupy sieciowe powinny być tak usytuowane, aby nie powodowały zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i nie ograniczały widoczności. Słupy oraz oprawy sieciowe powinny być umieszczone poza skrajnią drogi (wolna przestrzeń nad drogą) oraz poza chodnikiem.

				Pytanie o zmiany wysokościowe ul. Kąpielowej.	Na podstawie aktualnych koncepcji przewiduje się, że droga w ciągu ul. Kąpielowej w rejonie od skrzyżowania z ul. Zakopiańską do ok. 80 m od skrzyżowania z ul. Armii Kraków będzie nieznacznie zagłębiona, w stosunku do stanu istniejącego. Na dalszym odcinku różnica wynosić będzie ok. 0.5 m. Przy przekroczeniu ul. Kąpielową linią kolejową projektowany jest wiadukt drogowy nad torami kolejowymi. Na dojazdach do wiaduktu projektowana ulica będzie się wznosić do bezkolizyjnego przekroczenia LK94. W obrębie dojazdów wszystkie zjazdy do posesji zostaną dowiązane wysokościowo do stanu projektowanego. W wariantach "B" oraz "C" przewiduje się schody do posesji ul. Kąpielowa 5, natomiast do posesji ul. Kąpielowa 7a z uwagi na niewielkie różnice wysokościowe w stosunku do stanu istniejącego nie ma potrzeby zastosowania stopni.
				Pytanie o zajętość terenów przy ul. Kąpielowej 3, 5, 7, 7a oraz 8	Zajętości terenów prywatnych są uzależnione od wariantów rozwiązań projektowych. Wariant "A" – rekomendowany, powoduje przesunięcie krawędzi zewnętrznej chodnika w stosunku do stanu istniejącego: <ul style="list-style-type: none"> • Na wysokości zjazdu do bud. 3: - 0.45 m do - 0.80 m („- „, oznacza odsunięcie od zabudowy) • Na wysokości zjazdu do bud. 5: - 0.50 m • Na wysokości zjazdu do bud. 7: - 0.10 m • Na wysokości zjazdu do bud. 7a: +0.40 m do + 0.80 m („+ „, oznacza przysunięcie do zabudowy) Po południowej stronie wzdłuż ul. Kąpielowej (na wysokości schodów do bud. 8, które zostaną przebudowane), przewiduje się wykonanie chodnika o szerokości 2.50 m (nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża), który będzie mieścił się w granicy pasa drogowego. Natomiast krawędź projektowanej jezdni odsunie się w stosunku do krawędzi istniejącej w kierunku północnym o 0.35 m.
				Pytanie o kwoty odszkodowań za zajęte grunty i zniszczone uprawy zielone oraz o tryb wypłacania stosownych odszkodowań	Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka zostaje wszczęta z urzędu, z chwilą gdy decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej (ZRID) stała się ostateczna. Podstawą określenia wysokości odszkodowania jest operat szacunkowy sporządzony przez rzeczoznawcę majątkowego według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID. Zgodnie ze specustawą drogową, właściwy organ (w przypadku ul. Kąpielowej – Prezydent Miasta Krakowa) ma 30 dni od dnia, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna, na wydanie decyzji odszkodowawczej. Dotychczasowi właściciele nieruchomości, użytkownicy wieczystości i inne osoby, którym przysługiwało ograniczone prawo rzeczowe do tych nieruchomości, biorą udział w postępowaniu jako strony. Nabywanie nieruchomości tj. ustalanie wysokości odszkodowań jest regulowane przez Art. 12 Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.
				Wniosek o wyjazd z P&R w kierunku ul. Podmokłej.	W celu zapewnienia lepszych warunków ruchu dla pojazdów ciężkich oraz odsunięcia wlotu ul. Torowej z drogi dojazdowej do SKA Swoszowice od skrzyżowania z ul. Kąpielową, zaproponowano połączenie ul. Torowej z drogą dojazdową na działce 348/3, co przedstawiono w wariantach rekomendowanym "A". Spowoduje to oddalenie wlotu od obszaru oddziaływania skrzyżowania oraz zapewni odpowiednie warunki bezpieczeństwa ruchu uwarunkowane potrzebami funkcjonalno - ruchowymi. Aspekt dalszych powiązań komunikacyjnych (w kierunku ul. Podmokłej) nie jest przedmiotem obecnego zakresu zadaniowego.
P-14	1		Mieszkaniec ul. Jasielska	Wniosek o zwiększenie ilości zieleni, miejsc parkowych, placów zabaw, bulwarów wzdłuż Wilgi, w obszarze, minimalizowanie ingerencji w istniejącą przyrodę.	Priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników drogi przy zapewnieniu jak najmniejszej ingerencji w środowisko naturalne. Etap koncepcji projektowej będzie zawierał szacunkowy zakres koniecznej wycinki zieleni. Zostanie on opracowany po uzgodnieniu wariantu wynikowego w zakresie branży drogowej oraz poszczególnych branż w tym m.in. odwodnienia i oświetlenia drogi oraz przebudowy infrastruktury obcej kolidujących z inwestycją. Na tym etapie, w celu złagodzenia zmian klimatu w mieście, w przedstawionych koncepcjach zaproponowano elementy błękitno - zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych. Projektowany układ drogowy wymaga jednak również usunięcia istniejącej zieleni kolidującej z planowaną infrastrukturą drogową, co będzie przedmiotem stosownych rekompensat przyrodniczych poprzez odpowiednią ilość nasadzeń zastępczych. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych, placów zabaw oraz nie definiuje sposobu zarządzania innymi dodatkowymi elementami zagospodarowania terenu.
				Pozytywna ocena dla rozbudowy skrzyżowania z ul. Zakopiańską.	Po zapoznaniu się z uwagami i sugestiami otrzymanymi od mieszkańców podczas trwania konsultacji społecznych dokonano rewizji zaprezentowanych wariantów. W związku z tym, wypracowano wariant „A”, który zakłada pozostawienie obecnej geometrii włączenia ul. Kąpielowej do ul. Zakopiańskiej, pozwalając zminimalizować ingerencję w tereny prywatne.
P-15		1	grupowe	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariantach "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantach trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r).

	<p>W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzielną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną słuzą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni.</p> <p>Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnią a chodnikiem na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą.</p> <p>Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p>
Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.	<p>Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze.</p> <p>Dla złączenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów biorentacyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.</p>
Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.	<p>Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy waduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędną dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działań, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.</p>
Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	<p>W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (dojazdu indywidualnego na działce nr 307).</p> <p>W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe.</p> <p>Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0. 75 m od konstrukcji oporowej.</p>
Wniosek o przeciwdziałanie możliwym zmianom w odprowadzeniu wód opadowych w terenie przyległym do inwestycji drogowej.	<p>Zarówno w wariantcie rekomendowanym, jak i wariantach alternatywnych nie dochodzi do zaburzenia stosunków wodnych na terenach przyległych. Rozwiązania nie przewidują budowy nowych skarp drogowych od strony zabudowy w przedmiotowym rejonie. Różnice wysokości pomiędzy projektowanym a istniejącym terenem planuje się pokonać poprzez budowę konstrukcji oporowych, które zapewnią brak zmian w ukształtowaniu terenu przyległego do projektowanej drogi.</p>
Pytanie o możliwość zastosowania środków technicznych zwiększających bezpieczeństwo, jak np. oznakowanie wyjazdów z posesji, ograniczenie prędkości na CPR dla pojazdów rozwijających duże prędkości (np. rowery, hulajnogi).	<p>Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, (Dz.U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) oraz Przepisami dodatkowymi o ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego, motorowerów oraz pojazdów zaprzęgowych: „Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu”. Dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi dla rowerów i pieszych powinny być oświetlone w porze nocnej. Zastosowanie czerwonej warstwy ścieralnej na drodze dla rowerów jest szczególnie pożądane na dojeździe i wylocie ze skrzyżowań, w rejonie zjazdów oraz w strefach sąsiadujących z ciągami pieszymi. W takiej sytuacji sprawdzonym rozwiązaniem jest pokrycie czarnej nawierzchni asfaltowej powłokami na bazie żywicy i mas chemoutwardzalnych.</p> <p>Rozwiązania przedstawione w wariantcie rekomendowanym zakładają, iż wydzielona DDR wzdłuż ul. Kąpielowej prowadzona będzie wyłącznie od ul. Armii Kraków do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice. W miejscu przekroczenia projektowanej jezdni z DDR przewidziano nawierzchnię w kolorze czerwonym. Na pozostałym odcinku ciąg pieszy i DDR jest oddzielony pasem w nawierzchni z dwóch rzędów kostki. Natomiast na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Armii</p>

	<p>Kraków ruch rowerowy będzie prowadzony w ruchu ogólnym.</p> <p>Na tym etapie projektu założono, że droga na całym odcinku wyposażona będzie w niezbędne elementy technicznej infrastruktury ulicznej, tj. oświetlenie drogowe. Dla zwiększenia bezpieczeństwa, zjazdy do posesji zaprojektowano z kostki o innym kolorze niż ciągi piesze. Ponadto, jako środek uspokojenia ruchu drogowego, zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków i ul. Kolejarzy.</p> <p>Jednak szczegółowe rozwiązania będą możliwe do przedstawienia na etapie projektu budowlanego i docelowej organizacji ruchu.</p>
Wniosek o przywrócenie terenu do stanu pierwotnego poprzez odtworzenie ogrodzenia, zjazdów i dojść do budynków.	Zgodnie z obowiązującymi przepisami, Wykonawca zobowiązany jest do przywrócenia terenu do stanu pierwotnego i naprawiania wszelkich szkód powstałych w trakcie realizacji inwestycji. Przepisy prawa budowlanego nakładają jednak na inwestora obowiązek uzyskania wcześniejszej zgody na wejście na teren nieruchomości sąsiedniej, jeżeli jest to niezbędne do wykonania prac przygotowawczych lub robót budowlanych. W przypadku przyszłego postępowania o ZRID i miejsc, gdzie ogrodzenie będzie rozbierane i będą z tego tytułu wypłacane odszkodowania, Wypłacający odszkodowanie nie będzie takiego ogrodzenia już odtwarzał, ponieważ uregulował to finansowo, a także nie ma prawa do terenu, na którym byłoby odtwarzane ogrodzenie. Uwaga ta powinna zostać uwzględniona na etapie projektu budowlanego.
Pytanie o miejsce usytuowania słupów oświetleniowych / teletechnicznych.	Słupy sieciowe powinny być tak usytuowane, aby nie powodowały zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i nie ograniczały widoczności. Słupy oraz oprawy sieciowe powinny być umieszczone poza skrajnią drogi (wolna przestrzeń nad drogą) oraz poza chodnikiem.
Pytanie o zmiany wysokościowe ul. Kąpielowej.	Na podstawie aktualnych koncepcji przewiduje się, że droga w ciągu ul. Kąpielowej w rejonie od skrzyżowania z ul. Zakopiańską do ok. 80 m od skrzyżowania z ul. Armii Kraków będzie nieznacznie zagłębiona, w stosunku do stanu istniejącego. Na dalszym odcinku różnica wynosić będzie ok. 0.5 m. Przy przekroczeniu ul. Kąpielową linią kolejową projektowany jest wiadukt drogowy nad torami kolejowymi. Na dojazdach do wiaduktu projektowana ulica będzie się wznosić do bezkolizyjnego przekroczenia LK94. W obrębie dojazdów wszystkie zjazdy do posesji zostaną dowiązane wysokościowo do stanu projektowanego. W wariantach "B" oraz "C" przewiduje się schody do posesji ul. Kąpielowa 5, natomiast do posesji ul. Kąpielowa 7a z uwagi na niewielkie różnice wysokościowe w stosunku do stanu istniejącego nie ma potrzeby zastosowania stopni.
Pytanie o zajętość terenów przy ul. Kąpielowej 3, 5, 7, 7a oraz 8	Zajętości terenów prywatnych są uzależnione od wariantów rozwiązań projektowych. Wariant "A" – rekomendowany, powoduje przesunięcie krawędzi zewnętrznej chodnika w stosunku do stanu istniejącego: <ul style="list-style-type: none"> • Na wysokości zjazdu do bud. 3: - 0.45 m do - 0.80 m („- „, oznacza odsunięcie od zabudowy) • Na wysokości zjazdu do bud. 5: - 0.50 m • Na wysokości zjazdu do bud. 7: - 0.10 m • Na wysokości zjazdu do bud. 7a: +0.40 m do + 0.80 m („+ „, oznacza przysunięcie do zabudowy) <p>Po południowej stronie wzdłuż ul. Kąpielowej (na wysokości schodów do bud. 8, które zostaną przebudowane), przewiduje się wykonanie chodnika o szerokości 2.50 m (nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża), który będzie mieścił się w granicy pasa drogowego. Natomiast krawężdź projektowanej jezdni odsunie się w stosunku do krawędzi istniejącej w kierunku północnym o 0.35 m.</p>
Pytanie o kwoty odszkodowań za zajęte grunty i zniszczone uprawy zielone oraz o tryb wypłacania stosownych odszkodowań	Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka zostaje wszczęta z urzędu, z chwilą gdy decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej (ZRID) stała się ostateczna. Podstawą określenia wysokości odszkodowania jest operat szacunkowy sporządzony przez rzeczoznawcę majątkowego według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID. Zgodnie ze specustawą drogową, właściwy organ (w przypadku ul. Kąpielowej – Prezydent Miasta Krakowa) ma 30 dni od dnia, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna, na wydanie decyzji odszkodowawczej. Dotychczasowi właściciele nieruchomości, użytkownicy wieczystości i inne osoby, którym przysługiwało ograniczone prawo rzeczowe do tych nieruchomości, biorą udział w postępowaniu jako strony. Nabywanie nieruchomości tj. ustalanie wysokości odszkodowań jest regulowane przez Art. 12 Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.
Wniosek o wyjazd z P&R w kierunku ul. Podmokłej.	W celu zapewnienia lepszych warunków ruchu dla pojazdów ciężkich oraz odsunięcia wlotu ul. Torowej z drogi dojazdowej do SKA Swoszowice od skrzyżowania z ul. Kąpielową, zaproponowano połączenie ul. Torowej z drogą dojazdową na działce 348/3, co przedstawiono w wariantach rekomendowanym "A". Spowoduje to oddalenie wlotu od obszaru oddziaływania skrzyżowania oraz zapewni odpowiednie warunki bezpieczeństwa ruchu uwarunkowane potrzebami funkcjonalno - ruchowymi. Aspekt dalszych powiązań komunikacyjnych (w kierunku ul. Podmokłej) nie jest przedmiotem obecnego zakresu zadaniowego.

P-16	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - południe	Wniosek o przywrócenie terenu do stanu pierwotnego poprzez odtworzenie ogrodzenia, zjazdów i dojazd do budynków.	Zgodnie z obowiązującymi przepisami, Wykonawca zobowiązany jest do przywrócenia terenu do stanu pierwotnego i naprawiania wszelkich szkód powstałych w trakcie realizacji inwestycji. Przepisy prawa budowlanego nakładają jednak na inwestora obowiązek uzyskania wcześniejszej zgody na wejście na teren nieruchomości sąsiedniej, jeżeli jest to niezbędne do wykonania prac przygotowawczych lub robót budowlanych. W przypadku przyszłego postępowania o ZRID i miejsc, gdzie ogrodzenie będzie rozbierane i będą z tego tytułu wypłacane odszkodowania, Wypłacający odszkodowanie nie będzie takiego ogrodzenia już odtwarzał, ponieważ uregulował to finansowo, a także nie ma prawa do terenu, na którym byłoby odtwarzane ogrodzenie. Uwaga ta powinna zostać uwzględniona na etapie projektu budowlanego.
			Pytanie o zajętość terenów przy ul. Kąpielowej 3, 5, 7, 7a oraz 8	Zajętości terenów prywatnych są uzależnione od wariantów rozwiązań projektowych. Wariant "A" – rekomendowany, powoduje przesunięcie krawędzi zewnętrznej chodnika w stosunku do stanu istniejącego: • Na wysokości zjazdu do bud. 3: - 0.45 m do - 0.80 m („- „, oznacza odsunięcie od zabudowy) • Na wysokości zjazdu do bud. 5: - 0.50 m • Na wysokości zjazdu do bud. 7: - 0.10 m • Na wysokości zjazdu do bud. 7a: +0.40 m do + 0.80 m („+ „, oznacza przysunięcie do zabudowy) Po południowej stronie wzdłuż ul. Kąpielowej (na wysokości schodów do bud. 8, które zostaną przebudowane), przewiduje się wykonanie chodnika o szerokości 2.50 m (nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża), który będzie mieścił się w granicy pasa drogowego. Natomiast krawężń projektowanej jezdni odsunie się w stosunku do krawędzi istniejącej w kierunku północnym o 0.35 m.	
			Pytanie o kwoty odszkodowań za zajęte grunty i zniszczone uprawy zielone oraz o tryb wypłacania stosownych odszkodowań	Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka zostaje wszczęta z urzędu, z chwilą gdy decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej (ZRID) stała się ostateczna. Podstawą określenia wysokości odszkodowania jest operat szacunkowy sporządzony przez rzeczoznawcę majątkowego według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID. Zgodnie ze specustawą drogową, właściwy organ (w przypadku ul. Kąpielowej – Prezydent Miasta Krakowa) ma 30 dni od dnia, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna, na wydanie decyzji odszkodowawczej. Dotychczasowi właściciele nieruchomości, użytkownicy wieczysti i inne osoby, którym przysługiwało ograniczone prawo rzeczowe do tych nieruchomości, biorą udział w postępowaniu jako strony. Nabywanie nieruchomości tj. ustalanie wysokości odszkodowań jest regulowane przez Art. 12 Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.	
P-17	1		Mieszkaniec ul. Armii Kraków	Wniosek o uregulowanie prawne stanu własności terenów.	Częściowe uregulowanie stanu prawnego posesji będzie możliwe do zrealizowania na etapie przygotowania podziałów nieruchomości dla potrzeb uzyskania decyzji ZRID. O inne regulacje, niepowiązane z inwestycją, należy wnioskować do Urzędu Miasta Krakowa.
			Wniosek o uwzględnienie zjazdu do posesji ul. Armii Kraków 100 (działka nr 1040)	Dojazd na działkę nr 1040 został zapewniony poprzez zjazd indywidualny z przebudowywanej ul. Armii Kraków.	
P-18		4	Przedsiębiorcy ul. Torowa	Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania.	Zaprojektowano czwarte ramię skrzyżowania, na którym wprowadzono tylko relacje prawoskrętne poprzez wprowadzenie wyspy wzdłuż ul. Kąpielowej.
			Wniosek o remont ul. Torowej w obrębie przedsiębiorstw.	Zakres przedmiotu zamówienia nie obejmuje wnioskowanego remontu ul. Torowej w obrębie przedsiębiorstw. Wykonanie koncepcji nie wyklucza w przyszłości ograniczenia bądź zwiększenia zakresu zlecenia. Remont procedowany niezależnie nie wymaga uzyskania decyzji środowiskowej.	
P-19		1	Przedsiębiorca ul. Torowa	Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania.	Zaprojektowano czwarte ramię skrzyżowania, na którym wprowadzono tylko relacje prawoskrętne poprzez wprowadzenie wyspy wzdłuż ul. Kąpielowej.
P-20	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Szwosowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną słuzą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnią a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą. Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest

					niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
				Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.	Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze. Dla złagodzenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów biorentencyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględni w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.
				Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.	Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędnej dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działań, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.
				Brak zgody na budowę / rozbudowę ul. Armii Kraków i ul. Kąpielowej.	Brak jest możliwości budowy wiaduktu drogowego w ciągu ul. Kąpielowej bez ingerencji w skrzyżowanie ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków oraz ul. Kolejarzy.
				Wniosek o ograniczenie ruchu na ul. Armii Kraków.	Zaprojektowano elementy uspokojenia ruchu, takie jak np. wyniesiona tarcza skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kolejarzy. Na uspokojenie ruchu będzie też wpływało ukształtowanie drogi w planie poprzez wprowadzenie dodatkowych łuków.
P-21		1	Przedsiębiorca ul.Torowa	Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania.	Po przeprowadzonych analizach i konsultacjach z jednostkami miejskimi, w przedstawionych wariantach zrezygnowano z rozwiązania planowanego obiektu ustawionego pod kątem prostym do linii kolejowej (odgięcia przebiegu ulicy Kąpielowej). Poprowadzenie drogi po istniejącym śladzie zmniejsza zajętość terenów przyległych wykorzystując maksymalnie istniejący korytarz drogi. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego rozwiązanie takie stwarza lepsze warunki widoczności na skrzyżowaniach przyległych do projektowanego wiaduktu.
				Wnioski popierające przebieg wiaduktu prostopadłe do LK94.	Wybór wariantu leży po stronie Zamawiającego, czyli Gminy Miejskiej Kraków, reprezentowanej przez Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie. Aktualnie, po przeprowadzonych analizach i konsultacjach z jednostkami miejskimi, w przedstawionych wariantach zrezygnowano z rozwiązania planowanego obiektu ustawionego pod kątem prostym do linii kolejowej (odgięcia przebiegu ulicy Kąpielowej).
				Wniosek o wyjazd z P&R w kierunku ul. Podmokłej.	W celu zapewnienia lepszych warunków ruchu dla pojazdów ciężkich oraz odsunięcia wlotu ul. Torowej z drogi dojazdowej do SKA Swoszowice od skrzyżowania z ul. Kąpielową, zaproponowano połączenie ul. Torowej z drogą dojazdową na działce 348/3, co przedstawiono w wariantcie rekomendowanym "A". Spowoduje to oddalenie wlotu od obszaru oddziaływania skrzyżowania oraz zapewni odpowiednie warunki bezpieczeństwa ruchu uwarunkowane potrzebami funkcjonalno - ruchowymi. Aspekt dalszych powiązań komunikacyjnych (w kierunku ul. Podmokłej) nie jest przedmiotem obecnego zakresu zadaniowego.
P-22	1		Przedsiębiorca ul.Torowa	Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania.	Po przeprowadzonych analizach i konsultacjach z jednostkami miejskimi, w przedstawionych wariantach zrezygnowano z rozwiązania planowanego obiektu ustawionego pod kątem prostym do linii kolejowej (odgięcia przebiegu ulicy Kąpielowej). Poprowadzenie drogi po istniejącym śladzie zmniejsza zajętość terenów przyległych wykorzystując maksymalnie istniejący korytarz drogi. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego rozwiązanie takie stwarza lepsze warunki widoczności na skrzyżowaniach przyległych do projektowanego wiaduktu.
				Wnioski popierające przebieg wiaduktu prostopadłe do LK94.	Wybór wariantu leży po stronie Zamawiającego, czyli Gminy Miejskiej Kraków, reprezentowanej przez Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie. Aktualnie, po przeprowadzonych analizach i konsultacjach z jednostkami miejskimi, w przedstawionych wariantach zrezygnowano z rozwiązania planowanego obiektu ustawionego pod kątem prostym do linii kolejowej (odgięcia przebiegu ulicy Kąpielowej).
				Wniosek o wyjazd z P&R w kierunku ul. Podmokłej.	W celu zapewnienia lepszych warunków ruchu dla pojazdów ciężkich oraz odsunięcia wlotu ul. Torowej z drogi dojazdowej do SKA Swoszowice od skrzyżowania z ul. Kąpielową, zaproponowano połączenie ul. Torowej z drogą dojazdową na działce 348/3, co przedstawiono w wariantcie rekomendowanym "A". Spowoduje to oddalenie wlotu od obszaru oddziaływania skrzyżowania oraz zapewni odpowiednie warunki bezpieczeństwa ruchu uwarunkowane potrzebami

					funkcjonalno - ruchowymi. Aspekt dalszych powiązań komunikacyjnych (w kierunku ul. Podmokłej) nie jest przedmiotem obecnego zakresu zadaniowego.
P-23	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednoczony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną służą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnią a chodnikiem na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą. Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
				Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.	Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze. Dla złagodzenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględnił w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.
				Brak zgody na budowę ul. Torowej po północnej stronie wiaduktu.	Budowa odcinka ul. Torowej wraz przejazdem pod planowanym wiaduktem umożliwi bezkolizyjną (bezpieczną) komunikację zabudowań przemysłowo - handlowych przy południowym odcinku ul. Torowej oraz bezkolizyjną obsługę SKA Swoszowice.
P-24	1		Przedsiębiorca ul.Torowa	Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania.	Zaprojektowano czwarte ramię skrzyżowania, na którym wprowadzono tylko relacje prawoskrętne poprzez wprowadzenie wyspy wzdłuż ul. Kąpielowej.
				Wniosek o wyjazd z P&R w kierunku ul. Podmokłej.	W celu zapewnienia lepszych warunków ruchu dla pojazdów ciężkich oraz odsunięcia wlotu ul. Torowej z drogi dojazdowej do SKA Swoszowice od skrzyżowania z ul. Kąpielową, zaproponowano połączenie ul. Torowej z drogą dojazdową na działce 348/3, co przedstawiono w wariantcie rekomendowanym "A". Spowoduje to oddalenie wlotu od obszaru oddziaływania skrzyżowania oraz zapewni odpowiednie warunki bezpieczeństwa ruchu uwarunkowane potrzebami funkcjonalno - ruchowymi. Aspekt dalszych powiązań komunikacyjnych (w kierunku ul. Podmokłej) nie jest przedmiotem obecnego zakresu zadaniowego.
				Pozytywna ocena dla rozbudowy skrzyżowania z ul. Zakopiańską.	Po zapoznaniu się z uwagami i sugestiami otrzymanymi od mieszkańców podczas trwania konsultacji społecznych dokonano rewizji zaprezentowanych wariantów. W związku z tym, wypracowano wariant „A”, który zakłada pozostawienie obecnej geometrii włączenia ul. Kąpielowej do ul. Zakopiańskiej, pozwalając zminimalizować ingerencję w tereny prywatne.
P-25	1		Przedsiębiorca ul. Kąpielowa - północ	Brak zgody na budowę ul. Torowej po północnej stronie wiaduktu.	Budowa odcinka ul. Torowej wraz przejazdem pod planowanym wiaduktem umożliwi bezkolizyjną (bezpieczną) komunikację zabudowań przemysłowo - handlowych przy południowym odcinku ul. Torowej oraz bezkolizyjną obsługę SKA Swoszowice.
				Brak zgody na budowę wiaduktu drogowego.	Budowa wiaduktu, zdaniem Projektanta, jest konieczna w związku z planowanym zwiększeniem częstotliwości kursowania pociągów - nowe rozwiązania koncepcyjne uwzględniają postulowane przez PKP PLK S.A. zabezpieczenia rezerwy terenowej pod budowę drugiej pary torów na linii nr 94. Planowany wiadukt drogowy w ciągu ul. Kąpielowej ma przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawy warunków ruchu pieszego, rowerowego, kołowego oraz kolejowego. Z uwagi na duże natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku występują bardzo długie kolejki pojazdów, które negatywnie oddziałują na pozostałe skrzyżowania ujęte w opracowaniu. Kolejki te w godzinach szczytu bywają tak długie, że sięgają kolejnych skrzyżowań, blokując na nich ruch. Prognozuje się, że mogą one również sięgać przejazdu kolejowego, co powoduje ryzyko, iż pojazd wjeżdżający na przejazd może nie mieć wystarczająco dużo miejsca, aby znaleźć się poza rogatkami. Dlatego też likwidacja istniejącego przejazdu kolejowego i budowa wiaduktu ma za zadanie znacząco poprawić

					poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej oraz dogodne powiązania z istniejącym układem drogowym.
				Obawa przed pogorszeniem stosunków wodnych spowodowanego budową wiaduktu drogowego wzdłuż ul. Kąpielowej.	W przypadku realizacji inwestycji drogowej nieruchomości gruntowe zlokalizowane przy ul. Kąpielowa 13 oraz ul. Kąpielowa 11 zostaną przejęte pod planowaną rozbudowę drogi.
P-26	2		Mieszkańcy ul. Kąpielowa - północ	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	<p>W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swozowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną służą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni.</p> <p>Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą.</p> <p>Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p>
				Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.	<p>Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze.</p> <p>Dla złagodzenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględni w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.</p>
				Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.	<p>Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędnej dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działań, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.</p>
				Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	<p>W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307).</p> <p>W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe.</p> <p>Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0. 75 m od konstrukcji oporowej.</p>
				Pytanie o ruch autobusowy na ul. Armii Kraków i ul. Kąpielowej.	<p>Aktualne rozwiązania przewidują ruch komunikacji zbiorowej w ciągu ul. Kąpielowej. Nie jest planowany ruch komunikacji zbiorowej w ul. Armii Kraków. Kompetencje w zakresie decydowania o ostatecznej lokalizacji przystanków autobusowych należą do zarządcy drogi - w Krakowie, w tym zakresie działa Zarząd Transportu Publicznego, który przeprowadza stosowne analizy ruchu, bada możliwości i zasadność przystanków, uwzględniając charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>W wariantcie "A" - rekomendowanym zaproponowano lokalizację północnej zatoki autobusowej wzdłuż ul. Kąpielowej w miejscu zbliżonym do stanu istniejącego, natomiast w wariantcie "C" - alternatywnym przyjęto, że zatrzymanie pojazdów komunikacji zbiorowej odbywać się będzie w pasie głównym jezdni ul. Kąpielowej.</p>

					Wariant "B" - alternatywny zakłada pełnowymiarowe zatoki autobusowe, zgodnie z § 119 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
P-27	2		Mieszkańcy Skawina	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	<p>W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swozowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzielną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną słuzą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni.</p> <p>Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą.</p> <p>Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p>
				Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.	<p>Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze.</p> <p>Dla złagodzenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.</p>
				Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	<p>W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307).</p> <p>W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1,5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe.</p> <p>Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0. 75 m od konstrukcji oporowej.</p>
P-28	1		Mieszkaniec ul. Jasielska	Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.	<p>Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze.</p> <p>Dla złagodzenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.</p>
				Wniosek o przystanek autobusowy.	<p>W obszarze wchodzącym w zakres projektu koncepcyjnego nie przewidziano lokalizacji dodatkowych przystanków autobusowych.</p> <p>Wstępne miejsca lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych mogą zostać zaproponowane poprzez radę dzielnicy, natomiast zgodnie z art. 20f. Ustawy o drogach publicznych, kompetencje w zakresie decydowania o ostatecznej lokalizacji przystanków autobusowych należą do zarządcy drogi - w Krakowie, w tym zakresie działa Zarząd Transportu Publicznego, który przeprowadza stosowne analizy ruchu, bada możliwości i zasadność przystanków, uwzględniając charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>
				Pytanie o ruch autobusowy na ul. Armii Kraków i ul. Kąpielowej.	<p>Aktualne rozwiązania przewidują ruch komunikacji zbiorowej w ciągu ul. Kąpielowej. Nie jest planowany ruch komunikacji zbiorowej w ul. Armii Kraków. Kompetencje w zakresie decydowania o ostatecznej lokalizacji przystanków autobusowych należą do zarządcy drogi - w Krakowie, w tym zakresie działa</p>

					<p>Zarząd Transportu Publicznego, który przeprowadza stosowne analizy ruchu, bada możliwości i zasadność przystanków, uwzględniając charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>W wariantcie "A" - rekomendowanym zaproponowano lokalizację północnej zatoki autobusowej wzdłuż ul. Kąpielowej w miejscu zbliżonym do stanu istniejącego, natomiast w wariantcie "C" - alternatywnym przyjęto, że zatrzymanie pojazdów komunikacji zbiorowej odbywać się będzie w pasie głównym jezdni ul. Kąpielowej. Wariant "B" - alternatywny zakłada pełnowymiarowe zatoki autobusowe, zgodnie z § 119 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.</p>
P-29	1		Mieszkaniec ul. Armii Kraków	Negatywna ocena aktualnych warunków ruchu na ul. Kąpielowej i ul. Armii Kraków.	<p>W ramach koncepcji wykonano analizę ruchu, której celem było uzyskanie podstawowych parametrów i charakterystyk ruchu badanych odcinków sieci dróg w celu opracowania dokumentacji projektowej dla przedmiotowej Inwestycji, która poprawi swobodę ruchu na omawianym odcinku. Aktualnie notowane są znaczne przeciążenia na skrzyżowaniu ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków. W celu poprawy warunków ruchu konieczna jest zmiana obecnej geometrii skrzyżowań. Planowany wiadukt drogowy w ciągu ul. Kąpielowej oraz nowy układ komunikacyjny ma przyczynić się do poprawy poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Obiekt inżynierski ma za zadanie poprawić dojazd do ul. Zakopiańskiej od strony Swoszowic, poprzez bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej oraz dogodne powiązania z istniejącym układem drogowym.</p>
P-30	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	<p>W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzielną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną służą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni.</p> <p>Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą.</p> <p>Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p>
				Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.	<p>Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędną dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działka, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.</p>
				Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	<p>W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307).</p> <p>W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe.</p> <p>Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.</p>
P-31	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	<p>W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r).</p>

				<p>W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantach "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzielną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną służąca rowerową typu 3. W wariantach "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni.</p> <p>Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnią a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałoby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą.</p> <p>Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p>	
			Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.	Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędną dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działań, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.	
			Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantach „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307). <p>W wariantach rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe.</p> <p>Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.</p>	
			Brak zgody na budowę / rozbudowę ul. Armii Kraków i ul. Kąpielowej.	Brak jest możliwości budowy wiaduktu drogowego w ciągu ul. Kąpielowej bez ingerencji w skrzyżowanie ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków oraz ul. Kolejarzy.	
			Wniosek o zwiększenie ilości zieleni, miejsc parkowych, placów zabaw, bulwarów wzdłuż Wilgi, w obszarze, minimalizowanie ingerencji w istniejącą przyrodę.	Priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników drogi przy zapewnieniu jak najmniejszej ingerencji w środowisko naturalne. Etap koncepcji projektowej będzie zawierał szacunkowy zakres koniecznej wycinki zieleni. Zostanie on opracowany po uzgodnieniu wariantu wynikowego w zakresie branży drogowej oraz poszczególnych branż w tym m.in. odwodnienia i oświetlenia drogi oraz przebudowy infrastruktury obcej kolidujących z inwestycją. Na tym etapie, w celu złagodzenia zmian klimatu w mieście, w przedstawionych koncepcjach zaproponowano elementy błękitno - zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych. Projektowany układ drogowy wymaga jednak również usunięcia istniejącej zieleni kolidującej z planowaną infrastrukturą drogową, co będzie przedmiotem stosownych rekompensat przyrodniczych poprzez odpowiednią ilość nasadzeń zastępczych. <p>Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych, placów zabaw oraz nie definiuje sposobu zarządzania innymi dodatkowymi elementami zagospodarowania terenu.</p>	
P-32		1	Przedsiębiorca ul. Torowa	Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania.	Zaprojektowano czwarte ramię skrzyżowania, na którym wprowadzono tylko relacje prawoskrętne poprzez wprowadzenie wyspy wzdłuż ul. Kąpielowej.
				Pozytywna ocena dla rozbudowy skrzyżowania z ul. Zakopiańską.	Po zapoznaniu się z uwagami i sugestiami otrzymanymi od mieszkańców podczas trwania konsultacji społecznych dokonano rewizji zaprezentowanych wariantów. W związku z tym, wypracowano wariant „A”, który zakłada pozostawienie obecnej geometrii włączenia ul. Kąpielowej do ul. Zakopiańskiej, pozwalając zminimalizować ingerencję w tereny prywatne.
P-33	2		Mieszkańcy ul. Armii Kraków	Brak zgody na budowę chodnika wzdłuż ul. Armii Kraków.	W celu zapewnienia funkcjonalności układu drogowego i poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, zaproponowano obustronny chodnik dla pieszych na odcinku od skrzyżowania z ul. Kąpielową aż do wysokości zjazdu do posesji 96. Na dalszym odcinku chodnik będzie tylko po stronie wschodniej ulicy z uwagi na ograniczenia w ukształtowaniu terenu po stronie zachodniej.
				Brak zgody na budowę / rozbudowę ul. Armii Kraków i ul. Kąpielowej.	Brak jest możliwości budowy wiaduktu drogowego w ciągu ul. Kąpielowej bez ingerencji w skrzyżowanie ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków oraz ul. Kolejarzy.
P-34		1	Przedsiębiorca	Wnioski popierające projektowane	Zaprojektowano czwarte ramię skrzyżowania, na którym wprowadzono tylko

			ul. Torowa	czwarte ramię skrzyżowania.	relacje prawoskrętne poprzez wprowadzenie wyspy wzdłuż ul. Kąpielowej.
				Pozytywna ocena dla rozbudowy skrzyżowania z ul. Zakopiańską.	Po zapoznaniu się z uwagami i sugestiami otrzymanymi od mieszkańców podczas trwania konsultacji społecznych dokonano rewizji zaprezentowanych wariantów. W związku z tym, wypracowano wariant „A”, który zakłada pozostawienie obecnej geometrii włączenia ul. Kąpielowej do ul. Zakopiańskiej, pozwalając zminimalizować ingerencję w tereny prywatne.
P-35		1	Przedsiębiorca ul. Torowa	Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania.	Zaprojektowano czwarte ramię skrzyżowania, na którym wprowadzono tylko relacje prawoskrętne poprzez wprowadzenie wyspy wzdłuż ul. Kąpielowej.
				Pozytywna ocena dla rozbudowy skrzyżowania z ul. Zakopiańską.	Po zapoznaniu się z uwagami i sugestiami otrzymanymi od mieszkańców podczas trwania konsultacji społecznych dokonano rewizji zaprezentowanych wariantów. W związku z tym, wypracowano wariant „A”, który zakłada pozostawienie obecnej geometrii włączenia ul. Kąpielowej do ul. Zakopiańskiej, pozwalając zminimalizować ingerencję w tereny prywatne.
P-36	2		Mieszkańcy ul. Kąpielowa	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swozowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną służą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałoby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą. Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
				Wniosek o uwzględnienie zjazdu na działkę nr 306/3	W celu obsługi komunikacyjnej istniejącego budynku jednorodzinnego na działce nr 306/10, z uwagi na wydaną decyzję zezwalającą na lokalizację zjazdu z ul. Kąpielowej pismem znak: RU.463.326.2020 (2) z dnia 08.10.2020r., w koncepcji uwzględniono zjazd indywidualny do posesji.
P-37		1	Przedsiębiorca ul. Torowa	Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania.	Zaprojektowano czwarte ramię skrzyżowania, na którym wprowadzono tylko relacje prawoskrętne poprzez wprowadzenie wyspy wzdłuż ul. Kąpielowej.
				Wniosek o remont ul. Torowej w obrębie przedsiębiorstw.	Zakres przedmiotu zamówienia nie obejmuje wnioskowanego remontu ul. Torowej w obrębie przedsiębiorstw. Wykonanie koncepcji nie wyklucza w przyszłości ograniczenia bądź zwiększenia zakresu zlecenia. Remont procedowany niezależnie nie wymaga uzyskania decyzji środowiskowej.
P-38	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - południe	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swozowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną służą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni. Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałoby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą. Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
				Brak zgody na błękitno-zieloną	Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul.

				<p>infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.</p> <p>Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.</p>	<p>Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze.</p> <p>Dla złagodzenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględnił w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.</p> <p>W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307).</p> <p>W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe.</p> <p>Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0. 75 m od konstrukcji oporowej.</p>
P-39	1		Mieszkaniec ul. Szylinga	<p>Negatywna ocena aktualnych warunków ruchu na ul. Kąpielowej i ul. Armii Kraków.</p> <p>Wniosek o bezpośrednie włączenie ul. Kolejarzy do ul. Kąpielowej.</p> <p>Wniosek o zwiększenie ilości zieleni, miejsc parkowych, placów zabaw, bulwarów wzdłuż Wilgi, w obszarze, minimalizowanie ingerencji w istniejącą przyrodę.</p> <p>Pozytywna ocena dla rozbudowy skrzyżowania z ul. Zakopiańską.</p>	<p>W ramach koncepcji wykonano analizę ruchu, której celem było uzyskanie podstawowych parametrów i charakterystyk ruchu badanych odcinków sieci dróg w celu opracowania dokumentacji projektowej dla przedmiotowej Inwestycji, która poprawi swobodę ruchu na omawianym odcinku. Aktualnie notowane są znaczne przeciążenia na skrzyżowaniu ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków. W celu poprawy warunków ruchu konieczna jest zmiana obecnej geometrii skrzyżowań. Planowany wiadukt drogowy w ciągu ul. Kąpielowej oraz nowy układ komunikacyjny ma przyczynić się do poprawy poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Obiekt inżynierski ma za zadanie poprawić dojazd do ul. Zakopiańskiej od strony Swoszowic, poprzez bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej oraz dogodne powiązania z istniejącym układem drogowym.</p> <p>Wszystkie warianty przedmiotowej koncepcji zakładają włączenie ruchu z ul. Kolejarzy do ul. Armii Kraków, a następnie do ul. Kąpielowej. Za takim rozwiązaniem przemawiają wykonane pomiary ruchu istniejącego oraz analizy ruchu prognozowanego. W stanie istniejącym ruch na wlocie ul. Armii Kraków jest około 6 razy większy niż na wlocie ul. Kolejarzy (zarówno w szczycie porannym, jak i popołudniowym). W rozwiązaniach prognozowanych, także ta dysproporcja jest podobnie duża. Zmiana podporządkowania na tych relacjach wygeneruje zwiększenie kolejki pojazdów na wlocie ul. Armii Kraków, co jednocześnie będzie się wiązało z większą uciążliwością dla otoczenia. Zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kolejarzy.</p> <p>Priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników drogi przy zapewnieniu jak najmniejszej ingerencji w środowisko naturalne. Etap koncepcji projektowej będzie zawierał szacunkowy zakres koniecznej wycinki zieleni. Zostanie on opracowany po uzgodnieniu wariantu wynikowego w zakresie branży drogowej oraz poszczególnych branż w tym m.in. odwodnienia i oświetlenia drogi oraz przebudowy infrastruktury obcej kolidujących z inwestycją. Na tym etapie, w celu złagodzenia zmian klimatu w mieście, w przedstawionych koncepcjach zaproponowano elementy błękitno - zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych. Projektowany układ drogowy wymaga jednak również usunięcia istniejącej zieleni kolidującej z planowaną infrastrukturą drogową, co będzie przedmiotem stosownych rekompensat przyrodniczych poprzez odpowiednią ilość nasadzeń zastępczych.</p> <p>Projekt koncepcyjny nie uwzględnił w swoim zakresie budowy terenów parkowych, placów zabaw oraz nie definiuje sposobu zarządzania innymi dodatkowymi elementami zagospodarowania terenu.</p> <p>Po zapoznaniu się z uwagami i sugestiami otrzymanymi od mieszkańców podczas trwania konsultacji społecznych dokonano rewizji zaprezentowanych wariantów. W związku z tym, wypracowano wariant „A”, który zakłada pozostawienie obecnej geometrii włączenia ul. Kąpielowej do ul. Zakopiańskiej, pozwalając zminimalizować ingerencję w tereny prywatne.</p>
P-40	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	<p>Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .</p>	<p>W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego.</p> <p>Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r).</p> <p>W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzielną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną służą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni.</p>

					<p>Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą.</p> <p>Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p>
				Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.	<p>Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze.</p> <p>Dla złagodzenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów bioretencyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.</p>
				Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	<p>W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantcie „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307).</p> <p>W wariantcie rekomendowanym, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe.</p> <p>Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcia terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.</p>
				Brak zgody na budowę ul. Torowej wraz przejazdem pod planowanym wiaduktem umożliwi bezkolizyjną (bezpieczną) komunikację zabudowań przemysłowo - handlowych przy południowym odcinku ul. Torowej oraz bezkolizyjną obsługę SKA Swoszowice.	<p>Budowa odcinka ul. Torowej wraz przejazdem pod planowanym wiaduktem umożliwi bezkolizyjną (bezpieczną) komunikację zabudowań przemysłowo - handlowych przy południowym odcinku ul. Torowej oraz bezkolizyjną obsługę SKA Swoszowice.</p>
P-41		1	Przedsiębiorca ul. Torowa	Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania.	<p>Po przeprowadzonych analizach i konsultacjach z jednostkami miejskimi, w przedstawionych wariantach zrezygnowano z rozwiązania planowanego obiektu ustawionego pod kątem prostym do linii kolejowej (odgięcia przebiegu ulicy Kąpielowej).</p> <p>Poprowadzenie drogi po istniejącym śladzie zmniejsza zajętość terenów przyległych wykorzystując maksymalnie istniejący korytarz drogi. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego rozwiązanie takie stwarza lepsze warunki widoczności na skrzyżowaniach przyległych do projektowanego wiaduktu.</p>
				Wnioski popierające przebieg wiaduktu prostopadłe do LK94.	<p>Wybór wariantu leży po stronie Zamawiającego, czyli Gminy Miejskiej Kraków, reprezentowanej przez Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie. Aktualnie, po przeprowadzonych analizach i konsultacjach z jednostkami miejskimi, w przedstawionych wariantach zrezygnowano z rozwiązania planowanego obiektu ustawionego pod kątem prostym do linii kolejowej (odgięcia przebiegu ulicy Kąpielowej).</p>
				Wniosek o wyjazd z P&R w kierunku ul. Podmokłej.	<p>W celu zapewnienia lepszych warunków ruchu dla pojazdów ciężkich oraz odsunięcia wlotu ul. Torowej z drogi dojazdowej do SKA Swoszowice od skrzyżowania z ul. Kąpielową, zaproponowano połączenie ul. Torowej z drogą dojazdową na działce 348/3, co przedstawiono w wariantcie rekomendowanym "A". Spowoduje to oddalenie wlotu od obszaru oddziaływania skrzyżowania oraz zapewni odpowiednie warunki bezpieczeństwa ruchu uwarunkowane potrzebami funkcjonalno - ruchowymi. Aspekt dalszych powiązań komunikacyjnych (w kierunku ul. Podmokłej) nie jest przedmiotem obecnego zakresu zadaniowego.</p>
P-42		1	Przedsiębiorca ul. Torowa	Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania.	<p>Zaprojektowano czwarte ramię skrzyżowania, na którym wprowadzono tylko relacje prawoskrętne poprzez wprowadzenie wyspy wzdłuż ul. Kąpielowej.</p>
P-43	8		Mieszkańcy ul. Kąpielowa - północ / południe	Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .	<p>W wariantcie "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantcie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego.</p> <p>Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Swoszowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantcie "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną śluzą rowerową typu 3. W wariantcie "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących</p>

	<p>rowerami po północnej stronie jezdni.</p> <p>Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnie a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałoby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą.</p> <p>Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p>
Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej.	<p>Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędną dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działań, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.</p>
Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	<p>W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariantach „A” zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307).</p> <p>W wariantach rekomendowanych, w celu minimalizacji zajętości terenów prywatnych zostały wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, zaproponowanych w wariantach „B” oraz „C”, gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowo są większe.</p> <p>Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.</p>
Wniosek o przeciwdziałanie możliwym zmianom w odprowadzeniu wód opadowych w terenie przyległym do inwestycji drogowej.	<p>Zarówno w wariantach rekomendowanych, jak i wariantach alternatywnych nie dochodzi do zaburzenia stosunków wodnych na terenach przyległych. Rozwiązania nie przewidują budowy nowych skarp drogowych od strony zabudowy w przedmiotowym rejonie. Różnice wysokości pomiędzy projektowanym a istniejącym terenem planuje się pokonać poprzez budowę konstrukcji oporowych, które zapewnią brak zmian w ukształtowaniu terenu przyległego do projektowanej drogi.</p>
Pytanie o możliwość zastosowania środków technicznych zwiększających bezpieczeństwo, jak np. oznakowanie wyjazdów z posesji, ograniczenie prędkości na CPR dla pojazdów rozwijających duże prędkości (np. rowery, hulajnogę).	<p>Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, (Dz.U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) oraz Przepisami dodatkowymi o ruchu rowerów, hulajnog elektrycznych, urządzeń transportu osobistego, motorowerów oraz pojazdów zaprzęgowych: „Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeżeli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem lub hulajnogą elektryczną, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu”. Dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi dla rowerów i pieszych powinny być oświetlone w porze nocnej. Zastosowanie czerwonej warstwy ścieralnej na drodze dla rowerów jest szczególnie pożądane na dojeździe i wylocie ze skrzyżowań, w rejonie zjazdów oraz w strefach sąsiadujących z ciągami pieszymi. W takiej sytuacji sprawdzonym rozwiązaniem jest pokrycie czarnej nawierzchni asfaltowej powłokami na bazie żywicy i mas chemoutwardzalnych.</p> <p>Rozwiązania przedstawione w wariantach rekomendowanych zakładają, iż wydzielona DDR wzdłuż ul. Kąpielowej prowadzona będzie wyłącznie od ul. Armii Kraków do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice. W miejscu przekroczenia projektowanej jezdni z DDR przewidziano nawierzchnię w kolorze czerwonym. Na pozostałym odcinku ciąg pieszy i DDR jest oddzielony pasem w nawierzchni z dwóch rzędów kostki. Natomiast na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Armii Kraków ruch rowerowy będzie prowadzony w ruchu ogólnym.</p> <p>Na tym etapie projektu założono, że droga na całym odcinku wyposażona będzie w niezbędne elementy technicznej infrastruktury ulicznej, tj. oświetlenie drogowe. Dla zwiększenia bezpieczeństwa, zjazdy do posesji zaprojektowano z kostki o innym kolorze niż ciągi piesze. Ponadto, jako środek uspokojenia ruchu drogowego, zastosowano wyniesioną tarczę skrzyżowania ul. Armii Kraków i ul. Kolejarzy.</p> <p>Jednak szczegółowe rozwiązania będą możliwe do przedstawienia na etapie projektu budowlanego i docelowej organizacji ruchu.</p>
Wniosek o przywrócenie terenu do stanu pierwotnego poprzez odtworzenie ogrodzenia, zjazdów i dojść do budynków.	<p>Zgodnie z obowiązującymi przepisami, Wykonawca zobowiązany jest do przywrócenia terenu do stanu pierwotnego i naprawiania wszelkich szkód powstałych w trakcie realizacji inwestycji. Przepisy prawa budowlanego nakładają jednak na inwestora obowiązek uzyskania wcześniejszej zgody na wejście na teren nieruchomości sąsiedniej, jeżeli jest to niezbędne do wykonania prac przygotowawczych lub robót budowlanych. W przypadku przyszłego postępowania o ZRID i miejsc, gdzie ogrodzenie będzie rozbiierane i będą z tego</p>

				<p>tytułu wypłacane odszkodowania, Wypłacający odszkodowanie nie będzie takiego ogrodzenia już odtwarzał, ponieważ uregulował to finansowo, a także nie ma prawa do terenu, na którym byłoby odtwarzane ogrodzenie. Uwaga ta powinna zostać uwzględniona na etapie projektu budowlanego.</p>
			Pytanie o miejsce usytuowania słupów oświetleniowych / teletechnicznych.	Słupy sieciowe powinny być tak usytuowane, aby nie powodowały zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i nie ograniczały widoczności. Słupy oraz oprawy sieciowe powinny być umieszczone poza skrajnią drogi (wolna przestrzeń nad drogą) oraz poza chodnikiem.
			Pytanie o zmiany wysokościowe ul. Kąpielowej.	Na podstawie aktualnych koncepcji przewiduje się, że droga w ciągu ul. Kąpielowej w rejonie od skrzyżowania z ul. Zakopiańską do ok. 80 m od skrzyżowania z ul. Armii Kraków będzie nieznacznie zagłębiona, w stosunku do stanu istniejącego. Na dalszym odcinku różnica wynosić będzie ok. 0.5 m. Przy przekroczeniu ul. Kąpielową linią kolejową projektowany jest wiadukt drogowy nad torami kolejowymi. Na dojazdach do wiaduktu projektowana ulica będzie się wznosić do bezkolizyjnego przekroczenia LK94. W obrębie dojazdów wszystkie zjazdy do posesji zostaną dowiązane wysokościowo do stanu projektowanego. W wariantach "B" oraz "C" przewiduje się schody do posesji ul. Kąpielowa 5, natomiast do posesji ul. Kąpielowa 7a z uwagi na niewielkie różnice wysokościowe w stosunku do stanu istniejącego nie ma potrzeby zastosowania stopni.
			Pytanie o zajętość terenów przy ul. Kąpielowej 3, 5, 7, 7a oraz 8	<p>Zajętości terenów prywatnych są uzależnione od wariantów rozwiązań projektowych. Wariant "A" – rekomendowany, powoduje przesunięcie krawędzi zewnętrznej chodnika w stosunku do stanu istniejącego:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na wysokości zjazdu do bud. 3: - 0.45 m do - 0.80 m („- „, oznacza odsunięcie od zabudowy) • Na wysokości zjazdu do bud. 5: - 0.50 m • Na wysokości zjazdu do bud. 7: - 0.10 m • Na wysokości zjazdu do bud. 7a: +0.40 m do + 0.80 m („+ „, oznacza przysunięcie do zabudowy) <p>Po południowej stronie wzdłuż ul. Kąpielowej (na wysokości schodów do bud. 8, które zostaną przebudowane), przewiduje się wykonanie chodnika o szerokości 2.50 m (nie wliczając szerokości krawężnika i obrzeża), który będzie mieścił się w granicy pasa drogowego. Natomiast krawędź projektowanej jezdni odsunie się w stosunku do krawędzi istniejącej w kierunku północnym o 0.35 m.</p>
			Pytanie o kwoty odszkodowań za zajęte grunty i zniszczone uprawy zielone oraz o tryb wypłacania stosownych odszkodowań	<p>Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę ustala się w postępowaniu administracyjnym, które kończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka zostaje wszczęta z urzędu, z chwilą gdy decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej (ZRID) stała się ostateczna. Podstawą określenia wysokości odszkodowania jest operat szacunkowy sporządzony przez rzeczoznawcę majątkowego według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID. Zgodnie ze specustawą drogową, właściwy organ (w przypadku ul. Kąpielowej – Prezydent Miasta Krakowa) ma 30 dni od dnia, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna, na wydanie decyzji odszkodowawczej. Dotychczasowi właściciele nieruchomości, użytkownicy wieczystości i inne osoby, którym przysługiwało ograniczone prawo rzeczowe do tych nieruchomości, biorą udział w postępowaniu jako strony. Nabywanie nieruchomości tj. ustalanie wysokości odszkodowań jest regulowane przez Art. 12 Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.</p>
			Wniosek o wyjazd z P&R w kierunku ul. Podmokłej.	W celu zapewnienia lepszych warunków ruchu dla pojazdów ciężkich oraz odsunięcia wlotu ul. Torowej z drogi dojazdowej do SKA Szwosowice od skrzyżowania z ul. Kąpielową, zaproponowano połączenie ul. Torowej z drogą dojazdową na działce 348/3, co przedstawiono w wariantach rekomendowanym "A". Spowoduje to oddalenie wlotu od obszaru oddziaływania skrzyżowania oraz zapewni odpowiednie warunki bezpieczeństwa ruchu uwarunkowane potrzebami funkcjonalno - ruchowymi. Aspekt dalszych powiązań komunikacyjnych (w kierunku ul. Podmokłej) nie jest przedmiotem obecnego zakresu zadaniowego.
P-44	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	<p>Brak zgody na: DDR, dodatkowe pasy zieleni oraz zmiany granic .</p> <p>W wariantach "A" - rekomendowanym, zaproponowano zmniejszenie zakresu prac poprzez wykonanie remontu nawierzchni. Pozwoli to zminimalizować zajętość działek prywatnych. Zaproponowana w tym wariantach trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków włączając się do ruchu ogólnego. Utrzymanie przebiegu DDR w ul. Kąpielowej jest jednak zgodne ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (SUIKZP – dokument ujednolicony – uchwała nr CXII/1700/14 z dnia 9.07.2014r). W ciągu ul. Kąpielowej według ww. dokumentu będzie przebiegać główna trasa rowerowa od Szwosowic, aż do ul. Zakopiańskiej, dlatego utrzymano też rozwiązanie zaproponowane w wariantach "B", gdzie zaprojektowano DDR oddzieloną od chodnika dwoma rzędami kostki biegnącą wzdłuż ul. Kąpielowej aż do skrzyżowania z ul. Zakopiańską, zakończoną śluzą rowerową typu 3. W wariantach "C" przedstawiono propozycję przebiegu drogi dla pieszych i kierujących rowerami po północnej stronie jezdni.</p> <p>Nie przewiduje się dodatkowego wprowadzania pasów zieleni pomiędzy jezdnią a chodnik na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii PKP, gdzie powodowałyby to zwiększanie zajęcia terenu pod drogę kosztem przyległych posesji. Obszary zielone zostaną wprowadzone w obszarze pomiędzy linią PKP a autostradą.</p> <p>Z uwagi na poszerzenie ul. Kąpielowej, niezbędna będzie zmiana granic własności w wariantach alternatywnych. Przebieg nowych granic pasa drogowego zostanie ustalony szczegółowo na etapie opracowania projektu budowlanego, który jest niezbędny do uzyskania decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.</p>

				Brak zgody na błękitno-zieloną infrastrukturę, elementy parkowe i rekreacyjne.	Na odcinku od ul. Zakopiańskiej do linii kolejowej PKP w obrębie skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków przewidziano wykonanie powierzchni biologicznie czynnej oddzielającej DDR od projektowanej jezdni. Powierzchnia ta zagospodaruje wody opadowe z terenu przyległego umożliwiając również wegetację roślinności niskiej w tym obszarze. Dla złagodzenia zmian klimatu w rejonie planowanej inwestycji, we wszystkich wariantach, w przestrzeni pomiędzy linią kolejową PKP a autostradą, planowane jest zastosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury w formie rowów biorentacyjnych, co jest zgodne z MPZP „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa – etap A” obszar 104 i 105 – uchwała nr CIX/2894/ 18 z dnia 12.09.2018r. Projekt koncepcyjny nie uwzględnia w swoim zakresie budowy terenów parkowych i rekreacyjnych.
				Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania.	Po przeprowadzonych analizach i konsultacjach z jednostkami miejskimi, w przedstawionych wariantach zrezygnowano z rozwiązania planowanego obiektu ustawionego pod kątem prostym do linii kolejowej (odgięcia przebiegu ulicy Kąpielowej). Poprowadzenie drogi po istniejącym śladzie zmniejsza zajętość terenów przyległych wykorzystując maksymalnie istniejący korytarz drogi. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego rozwiązanie takie stwarza lepsze warunki widoczności na skrzyżowaniach przyległych do projektowanego wiaduktu.
				Wnioski popierające przebieg wiaduktu prostopadłe do LK94.	Wybór wariantu leży po stronie Zamawiającego, czyli Gminy Miejskiej Kraków, reprezentowanej przez Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie. Aktualnie, po przeprowadzonych analizach i konsultacjach z jednostkami miejskimi, w przedstawionych wariantach zrezygnowano z rozwiązania planowanego obiektu ustawionego pod kątem prostym do linii kolejowej (odgięcia przebiegu ulicy Kąpielowej).
				Brak zgody na budowę ul. Torowej po północnej stronie wiaduktu.	Budowa odcinka ul. Torowej wraz przejazdem pod planowanym wiaduktem umożliwi bezkolizyjną (bezpieczną) komunikację zabudowań przemysłowo - handlowych przy południowym odcinku ul. Torowej oraz bezkolizyjną obsługę SKA Swoszowice.
				Brak zgody na budowę wiaduktu drogowego.	Budowa wiaduktu, zdaniem Projektanta, jest konieczna w związku z planowanym zwiększeniem częstotliwości kursowania pociągów - nowe rozwiązania koncepcyjne uwzględniają postulowane przez PKP PLK S.A. zabezpieczenia rezerwy terenowej pod budowę drugiej pary torów na linii nr 94. Planowany wiadukt drogowy w ciągu ul. Kąpielowej ma przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawy warunków ruchu pieszego, rowerowego, kołowego oraz kolejowego. Z uwagi na duże natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku występują bardzo długie kolejki pojazdów, które negatywnie oddziałują na pozostałe skrzyżowania ujęte w opracowaniu. Kolejki te w godzinach szczytu bywają tak długie, że sięgają kolejnych skrzyżowań, blokując na nich ruch. Prognozuje się, że mogą one również sięgać przejazdu kolejowego, co powoduje ryzyko, iż pojazd wjeżdżający na przejazd może nie mieć wystarczająco dużo miejsca, aby znaleźć się poza rogatkami. Dlatego też likwidacja istniejącego przejazdu kolejowego i budowa wiaduktu ma za zadanie znacząco poprawić poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu poprzez bezkolizyjne przekroczenie linii kolejowej oraz dogodne powiązania z istniejącym układem drogowym.
				Pozytywna ocena dla rozbudowy skrzyżowania z ul. Zakopiańską.	Po zapoznaniu się z uwagami i sugestiami otrzymanymi od mieszkańców podczas trwania konsultacji społecznych dokonano rewizji zaprezentowanych wariantów. W związku z tym, wypracowano wariant „A”, który zakłada pozostawienie obecnej geometrii włączenia ul. Kąpielowej do ul. Zakopiańskiej, pozwalając zminimalizować ingerencję w tereny prywatne.
P-45		4	Przedsiębiorcy ul. Torowa	Wnioski popierające projektowane czwarte ramię skrzyżowania.	Zaprojektowano czwarte ramię skrzyżowania, na którym wprowadzono tylko relacje prawoskrętne poprzez wprowadzenie wyspy wzdłuż ul. Kąpielowej.
P-46	2		Mieszkańcy ul. Kolejarzy	Wniosek o system monitorujący, badania hałasu oraz badania wytrzymałości pod kątem realizacji inwestycji.	Szczegółowe analizy oddziaływania Inwestycji zostaną przeprowadzone na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla obiektu inżynierskiego wraz z dojazdami.
				Wniosek o zmianę lokalizacji zjazdu do budynku ul. Kolejarzy 2.	Na wniosek właścicieli nieruchomości ul. Kolejarzy 2 zmieniono lokalizację zjazdu na działkę 246/2.
				Wniosek o likwidację CPR przy budynku ul. Kolejarzy 2.	W celu ograniczenia ingerencji w tereny prywatne zrezygnowano z CPR w starodrożu we wszystkich wariantach.
				Wniosek o zabezpieczenie sieci przed rozpoczęciem inwestycji.	Na etapie projektu budowlanego wykonywana będzie dokumentacja rozbudowy / przebudowy uzbrojenia terenu kolidującego z inwestycją, na warunkach wydanych przez instytucje branżowe.
				Wniosek o zabezpieczenie dojazdu do posesji przed rozpoczęciem inwestycji.	Na etapie projektu budowlanego wykonywana będzie dokumentacja uwzględniająca rozwiązania docelowe oraz rozwiązania na czas realizacji inwestycji, która będzie zapewniać interes stron związanych z inwestycją.
				Żądanie odszkodowania za wejście w teren prywatny (odszkodowanie za ogrodzenie, bramę, kostkę brukową, studnię, przebudowę wjazdu i wejścia do	Za działki gruntu wydzielone pod drogi publiczne, które przeszły na własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, przysługuje odszkodowanie, które ustala się według stanu, przeznaczenia i wartości wywłaszczonej nieruchomości w dniu wydania decyzji o wywłaszczeniu (ZRID).

			mieszkania, rekultywację nieruchomości).		
			Wniosek o wykup nieruchomości.		Roszczenie o wykup nieruchomości w związku z planowaną inwestycją przysługuje właścicielowi bądź użytkownikowi wieczystemu, gdy uchwalony lub zmieniony plan uniemożliwia im lub istotnie ogranicza zarówno kontynuowanie dotychczasowego sposobu korzystania z nieruchomości, jak i pozbawia ich potencjalnej możliwości korzystania z nieruchomości zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem. Sprawa o wydanie decyzji o ustaleniu odszkodowania wszczynana jest z urzędu, z chwilą gdy decyzja zezwalająca na realizację inwestycji drogowej (ZRID) stała się ostateczna. Podstawą określenia wysokości odszkodowania jest operat szacunkowy sporządzony przez rzeczoznawcę majątkowego według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji ZRID. Zgodnie ze specustawą drogową, właściwy organ (w przypadku ul. Kąpielowej – Prezydent Miasta Krakowa) ma 30 dni od dnia, w którym decyzja ZRID stała się ostateczna, na wydanie decyzji odszkodowawczej. Dotychczasowi właściciele nieruchomości, użytkownicy wieczystości i inne osoby, którym przysługiwało ograniczone prawo rzeczowe do tych nieruchomości, biorą udział w postępowaniu jako strony.
KONSULTACJE INDYWIDUALNE					
N-1	1		Mieszkaniec ul. Kąpielowa - północ	Wniosek o rezygnację z drogi dla rowerów.	W wariancie "A" - rekomendowanym, zaproponowano wykonanie remontu nawierzchni, co pozwoli zminimalizować zajętość działek prywatnych, a ruch rowerowy pozostanie jak w stanie istniejącym, a zatem w ruchu ogólnym. Zaproponowana w tym wariancie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków, włączając się do ruchu ogólnego za skrzyżowaniem ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków.
				Wniosek o utworzenie ciągu pieszo - rowerowego.	W wariancie rekomendowanym „A” zaproponowano wydzieloną DDR wyłącznie od skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową, aż do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice. Natomiast na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Armii Kraków, wzdłuż ul. Kąpielowej, ruch rowerowy będzie prowadzony w ruchu ogólnym.
				Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej na koszt inwestora.	Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiatku drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędną dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działań, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.
				Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariancie "A" zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307). Zostały również wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, szczególnie w wariantach "C" oraz "B", gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe. Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.
N-3	6		Mieszkańcy ul. Kąpielowa / ul. Zakopiańska	Wniosek o rezygnację z drogi dla rowerów.	W wariancie "A" - rekomendowanym, zaproponowano wykonanie remontu nawierzchni, co pozwoli zminimalizować zajętość działek prywatnych, a ruch rowerowy pozostanie jak w stanie istniejącym, a zatem w ruchu ogólnym. Zaproponowana w tym wariancie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków, włączając się do ruchu ogólnego za skrzyżowaniem ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków.
				Wniosek o wykonanie kanalizacji sanitarnej na koszt inwestora.	Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiatku drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej w Krakowie wraz z przebudową / budową / rozbudową niezbędną dla funkcjonowania drogi infrastruktury technicznej. Koncepcja w zakresie opracowania zgodnie z obowiązującymi przepisami obejmuje tylko sieci uzbrojenia terenu bezpośrednio związanego z drogą, jak: kanalizacja deszczowa, oświetlenie uliczne, kanał technologiczny oraz przebudowę kolizji z sieciami obcymi. W przypadku podjęcia przez Właścicieli nieruchomości działań, w uzgodnieniu z Wodociągami Miasta Krakowa, mających na celu przyłączenie nieruchomości do kanalizacji sanitarnej, możliwe jest skoordynowanie zamierzeń inwestycyjnych w obszarze projektowanego pasa drogowego.
				Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariancie "A" zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307). Zostały również wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, szczególnie w wariantach "C" oraz "B", gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe. Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi

					około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.
				Wniosek o likwidację zatok autobusowych.	Z uwagi na duże natężenie ruchu wzdłuż ul. Kąpielowej nie jest wskazana rezygnacja z zatoki autobusowej kosztem przystanków na jezdni. Zatoki przystankowe szczególnie na ciągach komunikacyjnych o dużym natężeniu pozwalają na zachowanie płynności ruchu samochodowego.
				Wniosek o rezygnację z dodatkowego pasa skrętu z ul. Kąpielowej w ul. Zakopiańską.	Podstawowym zakresem przedmiotowego zadania jest opracowanie koncepcji budowy wiaduktu drogowego nad układem torowym w ciągu ul. Kąpielowej, która ma przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawy warunków ruchu pieszego, rowerowego, kołowego oraz kolejowego. Na obecnym etapie planowany jest remont odcinka ul. Kąpielowej od ul. Zakopiańskiej do ul. Armii Kraków, który przyczyni się do ogólnego polepszenia warunków ruchu. Przebudowa / rozbudowa remontowanego odcinka ul. Kąpielowej w przypadku zaobserwowania wzrostu natężenia ruchu może stanowić drugi etap inwestycji.
N-4	3		Mieszkańcy ul. Kąpielowa - północ	Wniosek o rezygnację z drogi dla rowerów.	W wariancie "A" - rekomendowanym, zaproponowano wykonanie remontu nawierzchni, co pozwoli zminimalizować zajętość działek prywatnych, a ruch rowerowy pozostanie jak w stanie istniejącym, a zatem w ruchu ogólnym. Zaproponowana w tym wariancie trasa DDR skręca z ul. Kąpielowej w ul. Armii Kraków, włączając się do ruchu ogólnego za skrzyżowaniem ul. Kąpielowej z ul. Armii Kraków.
				Wniosek o utworzenie ciągu pieszo - rowerowego.	W wariancie rekomendowanym „A” zaproponowano wydzieloną DDR wyłącznie od skrzyżowania ul. Armii Kraków z ul. Kąpielową, aż do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice. Natomiast na odcinku od ul. Zakopiańskiej do ul. Armii Kraków, wzdłuż ul. Kąpielowej, ruch rowerowy będzie prowadzony w ruchu ogólnym.
				Postulowane ograniczenie wejścia w teren prywatnych posesji.	W celu zminimalizowania zajętości terenu w wariancie "A" zaproponowano remont nawierzchni i chodnika po południowej stronie ul. Kąpielowej na długości wynoszącej ok. 85 m od skrzyżowania ul. Kąpielowej z ul. Zakopiańską w kierunku linii kolejowej (do zjazdu indywidualnego na działce nr 307). Zostały również wprowadzone mury oporowe zamiast typowych skarp drogowych 1:1.5, szczególnie w wariantach "C" oraz "B", gdzie zajętości terenu poprzez zaprojektowane układy drogowe są większe. Różnica terenu pomiędzy jezdnią ul. Kąpielowej a terenem przyległym stopniowo narasta w kierunku ul. Zakopiańskiej. Na wysokości budynku 7a różnica wynosi około 0.5 m, a przy ul. Zakopiańskiej w rejonie budynku 164 różnica to około 2.5 m. Docelowe zajęcie terenów sąsiednich będzie liczone na odległość 0.75 m od konstrukcji oporowej.
				Wniosek o rekompensatę za niewykonanie przyłącza kanalizacji sanitarnej, mimo uzyskanej decyzji w 2002r.	Zakres rzeczowy wniosku nie jest przedmiotem niniejszego zadania inwestycyjnego i postępowania o DUŚ.
N-5	2		Mieszkańcy ul. Kąpielowa południe	Wniosek o odtworzenie ogrodzenia.	Zgodnie z obowiązującymi przepisami, wyłączenie części działki pod budowę drogi publicznej obejmuje nie tylko sam grunt, ale również wszystko, co się na nim znajduje i jest z nim trwale związane, np. część ogrodzenia. Przepisy prawa budowlanego nakładają na inwestora obowiązek uzyskania zgody na wejście na teren nieruchomości sąsiedniej, jeżeli jest to niezbędne do wykonania prac przygotowawczych lub robót budowlanych. Po wykonaniu robót inwestor ma obowiązek uporządkować zajęta część nieruchomości, a właścicielowi należy się odszkodowanie za straty związane z czasowym zajęciem działki. Uwaga ta powinna zostać uwzględniona na etapie projektu budowlanego. W przypadku przyszłego postępowania o ZRID i miejsc gdzie ogrodzenie będzie rozbierane i będą z tego tytułu wypłacane odszkodowania, Wypłacający odszkodowanie nie będzie takiego ogrodzenia już odtwarzał ponieważ uregulował to finansowo, a także nie ma prawa do terenu na którym byłoby odtwarzane ogrodzenie.
N-8	2		Mieszkańcy ul. Kolejarzy	Wniosek o maksymalne odsunięcie nowo projektowanego skrzyżowania ul. Armii Kraków i ul. Kolejarzy od nieruchomości przy ul. Kolejarzy 2.	Projektowany układ geometryczny skrzyżowania ul. Armii Kraków i ul. Kolejarzy wynika z ukształtowania wlotu ul. Armii Kraków, która zapewnia powiązanie z terenami istniejącymi wpisując się w istniejącą zabudowę, przy spełnieniu rygorystycznych warunków technicznych kształtowania skrzyżowań dróg publicznych. Należy podkreślić, iż dla budynku ul. Kolejarzy 2 poprawie ulega jego usytuowanie względem jezdni ul. Armii Kraków. W stanie istniejącym elewacja południowa budynku była oddalona od krawędzi jezdni istniejącej o ok. 4,65 m, natomiast w stanie projektowanym naroże elewacji znajdzie się w odległości ok. 5,0 m od krawędzi chodnika, a od projektowanej jezdni w odległości ok. 9,0 m.
N-9		x	Przedsiębiorcy ul. Torowa	Wniosek o włączenie ul. Torowej do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice poprzez działkę nr 348/3.	Rozwiązanie włączenia ul. Torowej do drogi dojazdowej do SKA Swoszowice poprzez działkę nr 348/3 zaproponowano w wariancie rekomendowanym "A". Rozwiązanie to spowoduje odsunięcie wlotu ul. Torowej z drogi dojazdowej do SKA Swoszowice od obszaru oddziaływania skrzyżowania z ul. Kąpielową oraz zapewnieni lepsze warunki ruchu dla pojazdów ciężkich.