

 **Kraków**



Konsultacje społeczne dotyczące koncepcji  
rozwoju oraz kierunków przekształceń części  
terenów Dzielnic XII i XIII

**RAPORT PODSUMOWUJĄCY**  
**ZE SPOTKAŃ OGÓLNO-MIEJSKICH**  
**W FORMULE WARSZTATÓW**  
**PRZYSZŁOŚCIOWYCH**  
**ORAZ**  
**SPOTKAŃ DZIELNICOWYCH**  
**W FORMULE WARSZTATÓW PARTYCYPACYJNYCH**

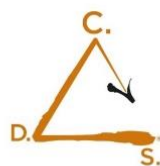
**Kraków, listopad 2023 r.**



**Organizator konsultacji:  
Urząd Miasta Krakowa  
Wydział Planowania Przestrzennego**

Prowadzenie działań konsultacyjnych i opracowanie raportu:

Centrum Doradztwa Strategicznego s.c.  
D. Bieńkowska, C. Ulański, J. Szymańska, M. Widuch



Centrum Doradztwa  
Strategicznego

# WPROWADZENIE



## Cel konsultacji

Konsultacje społeczne dotyczyły **koncepcji rozwoju oraz kierunków przekształceń części terenów dzielnic XII i XIII i zostały zrealizowane w formie warsztatów, których głównych celem było:**

- zapoznanie uczestników – przede wszystkim mieszkańców i mieszkank Krakowa (w szczególności Dzielnic XII i XIII) - z zapisami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa oraz innych planów miejskich odnoszących się do konsultowanego obszaru;
- stworzenie przestrzeni dla międzysektorowego dialogu pozwalającego na wymianę zróżnicowanych poglądów i oczekiwań w oparciu o ideę deliberacji;
- zebranie oczekiwań różnych grup interesariuszy, m.in. mieszkańców, przedsiębiorców, ekspertów, przedstawicieli organizacji pozarządowych lub grup nieformalnych nt. preferowanych kierunków dalszego rozwoju konsultowanego obszaru oraz powiązanych z nim potrzeb, obaw i pomysłów.

Konsultacje były jednym z elementów dialogu z mieszkańcami miasta Krakowa, a zebrane opinie posłużą jako inspiracja do dalszych prac nad rozwojem części terenów dzielnic XII i XIII.

Konsultacje społeczne odbyły się w formule 3+2: trzech ogólnomiejskich spotkań z mieszkańcami miasta Krakowa w formule warsztatów przyszłościowych oraz dwóch warsztatów partycypacyjnych z mieszkańcami, właścicielami nieruchomości, przedsiębiorcami, organizacjami i grupami nieformalnymi z terenu Dzielnic XII i XIII.

Konsultacje zostały przeprowadzone na podstawie uchwał Rady Miasta Krakowa: CVII/2908/23 z dnia 22 marca 2023 roku w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących koncepcji rozwoju oraz kierunków przekształceń części terenów Dzielnic XII i XIII oraz CXI/2904/18 z dnia 26 września 2018 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz z Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji.

Za organizację konsultacji odpowiadał Wydział Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa, a za przygotowanie i moderację warsztatów konsultacyjnych – Centrum Doradztwa Strategicznego s.c. D. Bieñkowska, C. Ułasiñski, J. Szymañska, M. Widuch.



## Harmonogram działań konsultacyjnych

Proces konsultacyjny dotyczący koncepcji rozwoju oraz kierunków przekształceń części terenów dzielnic XII i XIII realizowany w formie warsztatowej trwał od września do grudnia 2023 roku, przy czym same warsztaty przeprowadzono w okresie od 3 do 26 października 2023 r.

W ramach konsultacji zrealizowano pięć spotkań warsztatowych według następującego porządku:

Formuła spotkania	Miejsce spotkania	Data spotkania
<b>Spotkania ogólnomiejskie w formule warsztatów przyszłościowych</b>	Urząd Miasta Krakowa, Rynek Podgórski 1	3 października 2023 r. godz. 17.00-20.00
	Centrum Obywatelskie, ul. Reymonta 20	12 października 2023 r. godz. 17.00-20.00
	ARTZona, Ośrodek Kultury C.K. Norwida, os. Górali 4	19 października 2023 r. godz. 17.00-20.00
<b>Partycypacyjne warsztaty dzielnicowe</b>	Dzielnica XII: Szkoła Podstawowa nr 20, ul. Agatowa 41	23 października 2023 r., godz. 17.00-20.00
	Dzielnica XIII: Szkoła Podstawowa nr 137, ul. Wróbela 79	26 października 2023 r., godz. 17.00-20.00

Do udziału w każdym z warsztatów można było zgłosić się poprzez formularz online. W związku z tym, że pula osób zgłoszonych tą metodą nie przekraczała przyjętych limitów, organizatorzy dopuścili do udziału w warsztatach wszystkich chętnych, którzy zgłosili się na warsztaty bez wcześniejszej rejestracji. Wszystkie warsztaty ogólnomiejskie miały analogiczną formułę, zakres i przebieg. To samo dotyczyło warsztatów dzielnicowych.

W ramach każdego spotkania miała miejsce część prezentacyjna (prezentacja uwarunkowań związanych z obszarem poddanym konsultacjom oraz prezentacja wyników badań ankietowych poprzedzających warsztaty). Miała ona na celu uwspólnienie wiedzy o obszarze, formach jego wykorzystywania i uwzględniania

w dokumentach strategicznych i planistycznych miasta. W ramach warsztatów ogólnomiejskich część deliberacyjną dopełniały panele eksperckie. Były one okazją do wysłuchania głosu praktyków i specjalistów, którzy dzielili się wiedzą i doświadczeniami mogącymi być inspiracją w kreowaniu rozwiązań rozwojowych.

### PANELE EKSPERCKIE – PODSUMOWANIE

data spotkania

Eksperci

03.10.2023 r.	<p><b>prof. Aleksander Nowról</b> – Uniwersytet Ekonomiczny</p> <p><b>dr hab. inż. arch. Rafał Błazy, prof. PK</b> - Kierownik Katedry Planowania Przestrzennego, Projektowania Urbanistycznego i Ruralistycznego PK</p>
09.10.2023 r.	<p><b>Dr hab. inż. arch. Kinga Racoń – Leja prof. PK</b> - Kierownik Katedry Urbanistyki i Architektury Struktur Miejskich Wydziału Architektury PK</p> <p><b>Mariusz Waszkiewicz</b> - Prezes Towarzystwa na Rzecz Ochrony Przyrody</p>
16.10.2023 r.	<p><b>Łukasz Franek</b> – dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, członek zarządu EMTA</p> <p><b>Mariusz Waszkiewicz</b> - Prezes Towarzystwa na Rzecz Ochrony Przyrody</p>

Natomiast w drugiej części spotkań warsztatowych dyskusje były dostępne dla wszystkich uczestników – każdy mógł wypowiedzieć się w trakcie miniwarsztatów w mniejszych grupach.

Po spotkaniu zarejestrowani uczestnicy mieli jeszcze możliwość tzw. odroczonej refleksji, czyli przekazania swoich uwag za pomocą formularza online.

# PODSUMOWANIE KONSULTACJI



## Zaangażowanie uczestników

W konsultacjach wzięło łącznie udział **213** uczestników i uczestniczek (w tym 163 osoby zarejestrowały się do udziału w warsztatach, a 50 osób dołączyło do spotkania bez wypełnienia formularza zgłoszeniowego, przychodząc bezpośrednio na spotkanie). Największym zainteresowaniem cieszyły się warsztaty partycypacyjne w Dzielnicy XII, w których uczestniczyło 49 osób, porównywalna frekwencja była także w ostatnich warsztatach przyszłościowych organizowanych w Nowej Hucie – 47 osób.

Typ uczestnika według deklaracji w formularzu zgłoszeniowym <sup>1</sup> / obecności	warsztaty					
	3.10	09.10	16.10	23.10	26.10	suma
Mieszkaniec/-ka dzielnicy XII lub XIII/ właściciel/-ka nieruchomości na konsultowanym obszarze	25	26	20	40	34	<b>145</b>
Przedstawiciel/-ka przedsiębiorców (właściciel/-ka lub osoba pracująca na konsultowanym obszarze)	7	9	16	6	6	<b>44</b>
Mieszkaniec/-ka pozostałych dzielnic Krakowa	0	0	7	1	0	<b>8</b>
Radny/-a Miasta/Dzielnicy	3	2	2	1	0	<b>8</b>
Media	1	0	0	0	0	<b>1</b>
Przedstawiciel/-ka organizacji pozarządowej, ruchu miejskiego, grupy nieformalnej itp.	2	2	2	1	1	<b>8</b>
Uczestnicy zgłoszeni poprzez formularz on-line	29	26	36	37	35	<b>163</b>
Uczestnicy, którzy zgłosili się bezpośrednio na warsztaty	9	12	11	12	6	<b>50</b>
<b>SUMA</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>47</b>	<b>49</b>	<b>41</b>	<b>213</b>

Ze względu na nieprzekroczenie maksymalnej liczby uczestników w każdym z warsztatów, organizator umożliwił osobom zgłaszającym się udział w więcej niż jednym spotkaniu. Tym samym jedna osoba wzięła udział we wszystkich warsztatach, 5 osób uczestniczyło przynajmniej we czterech, 7 osób wzięło udział w trzech spotkaniach, a 22 osoby pojawiły się na co najmniej dwóch spotkaniach. Jednorazowy udział odnotowano w przypadku 123 uczestników i uczestniczek warsztatów.

Część osób zdecydowała się także skorzystać z narzędzia tzw. refleksji odroczonej, czyli formularza online udostępnianego uczestnikom po spotkaniu. Łącznie wpłynęło 39 takich formularzy, najwięcej po

<sup>1</sup> Część osób zgłaszających się dokonała rejestracji na warsztaty dwu lub wielokrotnie jako przedstawiciele różnych grup interesariuszy – w zestawieniu uwzględniono typ zgłoszony w pierwszym przesłanym zgłoszeniu.

warsztatach ogólnomiejskich na Rynku Podgórskim (3.10.23) i warsztatach dzielnicowych w SP nr 41 na ul. Agatowej (23.10.23) – w obu przypadkach po 12 refleksji.



## Najczęściej podnoszone kwestie

Z poszczególnych dyskusji wyodrębnione zostały zagadnienia, które można uznać za szczególnie ważne dla uczestników konsultacji, gdyż zgłaszano je wielokrotnie i podnoszono na różnych spotkaniach.

Poniżej zestawiono wątki najczęściej poruszane podczas konsultacji:

## Problemy, obawy i potrzeby



### KOMUNIKACJA I MOBILNOŚĆ

#### Transport zbiorowy – miejski i aglomeracyjny

- **Brakuje tramwaju do os. Złocien wzdłuż ul. Domagały** – potrzeba zabezpieczenia rezerwy terenowej pod budowę tramwaju i przedłużenia trasy od pętli Mały Płaszów wzdłuż ul. Christo Botewa, ul. Surzyckiego i dalej ul. Śliwiaka. Potrzeba tramwaju również do **węzła Przewóz**, do Traktu Papiieskiego i kąpieliska z P&R – warunek skutecznego odkorkowania miasta.
- Brakuje **połączenia z pętlą tramwajową Bieżanów** – potrzeba bezkolizyjnego przejścia dla pieszych, rowerzystów, a w przyszłości dla tramwajów. W mniejszej skali wskazywano także na potrzebę rezerwy terenów pod poprowadzenie linii tramwajowej z Bieżanowa przez most Wandy i ul. Klasztorną do Nowej Huty.
- **Brak połączenia z przystankami kolejowymi Kraków Bieżanów i Kraków Prokocim od strony północnej** (ważne, bo obsługują połączenia pomiędzy Wieliczką a Lotniskiem Balice) oraz **niskiej jakości połączenie/dojście do przystanku Kraków Złocien** – niebezpieczne przejście z przystanku SKA w stronę osiedla Złocien (podobnie w przypadku przystanku kolejowego Kokotów) – znajduje się tam wprawdzie przystanek, ale infrastruktura dojścia do niego jest zła – brak chodnika, brak oświetlenia, spory kawałek drogi do pokonania na pieszo przy ruchliwej drodze i ostrym słabo widocznym zakręcie (brak dobrej widoczności na tym odcinku);
- **Brak systemu przesiadkowego typu: P&R i B&R** przy przystankach kolejowych: siatka połączeń autobusowych (po terenie) bez synchronizacji z koleją – brak typowych centrów przesiadkowych w pobliżu kolei;

- **Niewykorzystany potencjał komunikacji aglomeracyjnej:** brakuje zintegrowanej, atrakcyjnej i wspólnej oferty ZTP i SKA (Kolei Małopolskich) – powiązania komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej – miejskie autobusy nie dojeżdżają do przystanków kolejowych – utrudnione przesiadki na kolej. Obecnie z PKP Kraków Złocień można dojechać wyłącznie na Kraków Główny – konieczne przesiadki zniechęcają do wyboru kolei jako środka transportu po mieście. Obecnie łatwiej dojechać do Tarnowa niż do centrum miasta;
- **Przystanki są zlokalizowane nieefektywnie** – w oddaleniu od osiedli i zakładów pracy;
- **Nieatrakcyjna komunikacja zbiorowa** – konieczność wielu **przesiadek**, by dojechać do celu, **niska częstotliwość** połączeń, ciągłe **spóźnienia** – autobusy utykające w **korkach**, brak bezpośredniego połączenia autobusowego z centrum miasta, np. Złocień-Rondo Mogiłskie/ Złocień- Rondo Matecznego. Obecnie aby dostać się do centrum konieczne jest przesiadanie się, co powoduje, że czas podróży się wydłuża i ostatecznie albo rezygnuje się albo wsiada się w samochód i wjeżdża samochodem do centrum;
- **Komunikacja publiczna: fatalny dojazd** zakładów pracy i osiedla Złocień, skrócone trasy (zmiana trasy 125), **brak punktualności** – wieczne korki. Wielu pracowników zmuszona jest do korzystania z transportu prywatnego: komunikacja publiczna nie obsługuje terenów wielu firm a dojście do zakładów od zlokalizowanych w oddaleniu przystanków jest niebezpieczne: brak chodników, przejść dla pieszych, ścieżek rowerowych i oświetlenia.
- **Bardzo słaba oferta komunikacyjna przez Trakt Papieski** do strefy przemysłowej w Wieliczce i kąpieliska w Brzegach;
- **Słabe wypromowanie usługi TeleBusa** – mało kto wie o usłudze spoza grona stałych mieszkańców czy pracowników (np. goście, odwiedzający tutejszych mieszkańców). Równocześnie głosy o niskiej dostępności usługi w godzinach szczytu.
- Nieprawidłowe rozłożenie odjazdów w czasie - przekonanie, że autobusy jeżdżą „stadami” – jeden za drugim (2 linie na tym samym przystanku przyjeżdżają w odstępie 5 minut np. 158, 221, 264), a potem jest nawet czterdziestominutowa czy nawet godzinna przerwa do kolejnego autobusu).

## **Infrastruktura samochodowa – połączenia i jakość**

- **Kiepska infrastruktura drogowa** – wąskie, nieoświetlone ulice, kiepskie skomunikowanie wewnętrzne obszaru. **Zły stan techniczny** m.in. ul. Półłanki, terenów pomiędzy ulicami Mierzeja Wiślana, Obrońców Modlina i Kosiarzy.
- **Zakorkowane** ul. Półłanki oraz ciąg ulic Surzyckiego, Botewa, Śliwiaka do węzła S7 – brak tras alternatywnych, równoległych do głównych ciągów transportowych. Ul. Półłanki korkująca się w obydwu stronach (trudność z przejazdem lub włączeniem się w ruch), brak alternatywnej drogi wyjazdowej z tego terenu do ul. Półłanki, duża ilość przejazdów kolejowych, które utrudniają sprawny przejazd lub transport do firm – pracownicy wybierają popołudniową zmianę ze względów komunikacyjnych (łatwiej dojechać, zdecydowanie mniej korków); ul. Domagały bez przepustowości z powodu dojazdu TIR’ów do Izby Celnej, zatory, „korki”, blokowanie przejazdu, itp. ;
- Niewydajna sieć drogowa – tzw. „**wąskie gardła**” w postaci: wyjazdu z osiedla Złocień, Bagry Park, ul. Mierzeja Wiślana. System drogowy nie jest dostosowany do rosnącej liczby mieszkań i mieszkańców na tych terenach.
- **Zbyt duży ruch TIR-ów** – głównie przy węźle Przewóz na S7 oraz w okolicach ul. Półłanki i Nad Drwiną. Brakuje połączenia ul. Nad Drwiną nad S7 ze strefą przemysłową w Wieliczce, kopalnią kruszywa oraz z ul. Kosiarzy i płk. Dąbka – propozycja wykorzystania wiaduktu budowanego na ŚDM do wyprowadzenia części ruchu osobowego;



- Występowanie wielu skrzyżowań obsługiwanych przez sygnalizację świetlną przy małej liczbie skrzyżowań o ruchu okrężnym, a przez to **niska płynność transportu i przejazdu**. Problem z sygnalizacją świetlną od S7 do Lipskiej (tzw. zielona fala nie działa – jadąc przepisowo ma się serię czerwonych świateł);
- Odcięcie od Bieżanowa – tory kolejowe **realną barierą utrudniającą komunikację pieszą, rowerową, samochodową i zbiorową** pomiędzy osiedlami i dzielnicami;
- **Brak pełnego ringu trzeciej obwodnicy**, brakujące elementy trasy: Nowobagrowa i Ciepłownicza – brak alternatywnych, bezkolizyjnych i niekorkujących się połączeń z Bieżanowem i Prokocimiem oraz Łęgiem i dalej z Nową Hutą. Na odcinku od S7 do Powstańców Wielkopolskich – brak bezkolizyjnego przejazdu przez tory m.in. korkująca się w stronę Bieżanowa i centrum ul. Półłanki. Mieszkańcy od lat słyszą obietnice na temat planowanych inwestycji, w ich opinii nie wykorzystano sześcioletniego okresu prac modernizacyjnych na linii kolejowej nr 94, w trakcie których można było zrealizować bezkolizyjne połączenie.
- **Ograniczona przepustowość ul. Półłanki i Nad Drwiną** – potrzeba nowej organizacji ruchu np. dodatkowy wjazd na Plac Rybitwy od strony ul. Christo Botewa, wprowadzenie sygnalizacji świetlnej. Potrzeba nowej ul. Półłanki połączonej w przyszłości z Trasą Bagrową;
- Potrzeba **przedłużenia ul. Domagały do ul. Śliwiaka** – ale równocześnie poczucie części przedsiębiorców, że „miasto wymusza” na nich realizację inwestycji publicznych niezwiązanych z ich działkami i zakresem oddziaływania ich przedsiębiorstw;
- **Niefunkcyjny/ niedrożny węzeł Przewóz** – bardzo niska przepustowość węzła S7 – w szczególności wjazdu od ul. Śliwiaka na węzeł w stronę węzła Bieżanów (kierunek Rzeszów/Katowice) – według uczestników konsultacji przed modernizacją, kiedy nie było jeszcze świateł, były mniejsze korki, choć częściej dochodziło do wypadków;
- Ul. Domagały między ul. Agatową a Nad Drwiną – w odczuciu mieszkańców **brak egzekwowania zasad ruchu drogowego** (problematyczne parkowanie, prędkość – droga wewnętrzna przejeżdżana przez miasto);
- Obawa mieszkańców Starego Bieżanowa i Prokocimia, że staną się **terenami tranzytowymi dla „Nowego Miasta”** – zwiększenie ruchu po stronie Bieżanowa (w sąsiedztwie zabudowy jednorodzinnej). Brak zgody uczestników spotkań na przedłużenie ul. Kosiarzy na południe, gdyż to ich zdaniem zwiększy uciążliwość dla mieszkańców tych okolic;
- Potrzeba powiązania drogowego ul. Złocieniowej z terenami zielonymi w Kokotowie;
- Brak bezpośredniego połączenia Osiedla Złocien lub Składu Celnego z S7 (uniknięcie konieczności jazdy przez ul. Półłanki i Śliwiaka);
- **Hałas** z ciągu ulic Surzyckiego, Botewa i Śliwiaka oraz z S7 w okolicy ul. Wrobela;
- **Brak kanalizacji opadowej lub niedrożne studzienki kanalizacyjne** (nieodpowiednie utrzymanie – „tony śmieci” zalegające na studzienkach i blokujące odpływ wody deszczowej) – kałuże i zalane drogi.

## Parkingi

- Niewystarczająca liczba miejsc parkingowych – problem szczególnie dotkliwy przy **Placu Rybitwy, ul. Domagały**, gdzie notorycznie parkują osoby z innych osiedli i tam pozostawiają swoje samochody. Ponadto problemy z zaparkowaniem w granicach **osiedli mieszkaniowych**: w zapisach miejscowych planów znajdują się **zbyt niskie parametry** odnoszące się do zapewnienia miejsc parkingowych przy budynkach mieszkalnych i usługowych (np. 0,7 czy 1,2: a i tak wiadomo, że na jeden lokal mieszkalny są z reguły dwa samochody). Bagry to teren powszechnego nielegalnego parkowania: osoby korzystające z

Bagrów traktują mandaty jak opłaty za parkowanie i świadomie łamią przepisy (ponieważ niska sankcja nie odstrasza);

- Brak na obrzeżach miasta systemu **parkingów P&R** – centrum przysiadowe w Małym Płaszowie zlokalizowane po złej stronie drogi – kierowcy wjeżdżający do miasta nie chcą kluczyć po osiedlowych uliczkach i kontynuują podróż, zostawiając auta głównie na obrzeżach strefy płatnego parkowania.

## Infrastruktura piesza i rowerowa

- Słabo rozwinięte alternatywne możliwości przemieszczania się: np. ścieżki rowerowe. **Brak spójnej i wzajemnie powiązanej infrastruktury rowerowej.** Obecna ścieżka wzdłuż ul. Christo Botewa jest niewystarczająca, brakuje możliwości bezpiecznego przejazdu rowerem wzdłuż ul. Półłanki oraz Agatowej, Domagały, Nad Drwiną, Biskupińskiej, Mierzei Wiślanej, Ręcznej. Potrzeba zdecydowanego rozwoju infrastruktury rowerowej – ścieżki funkcjonują tylko przy głównych ulicach (Surzyckiego-Christo Botewa, ale i ta infrastruktura jest nieprzyjazna dla rowerzystów ze względu na różnice w poziomach przy przejazdach drogowych), a w głębi obszaru (na południe od wskazanych ulic) infrastruktury tej praktycznie nie ma;
- Potrzeba ścieżek rowerowych **odseparowanych od głównego ruchu samochodowego**, potencjalnie tereny kolejowe – obecnie droga nieutwardzona – niewygodna dla rowerzystów. Potrzeba wytyczenia nowej ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Danalówka. **Niska dostępność bezpiecznej i dobrze utrzymanej infrastruktury rowerowej** sprawia, że przy złej pogodzie czy w okresach jesienno-zimowo-wczesnowiosennych powszechne jest korzystanie z samochodu zamiast roweru. Ponadto mało ścieżek rowerowych to w efekcie brak atrakcyjnej alternatywy (roweru) dla samochodu i wybieranie auta jako podstawowego środka transportu, co generuje korki i utrudnienia w komunikacji po obszarze;
- **Kładka nad torami** w pobliżu przystanku Kraków Bieżanów wymaga remontu i połączenia pieszo-rowerowego z ul. Półłanki;
- Duże braki w infrastrukturze pieszej – **brak chodników i oświetlenia** – dotyczy to m.in. ul. Półłanki, Biskupińska, Płk. Dąbka i in. Miejsca niebezpieczne dla ruchu pieszych – wyjazd z osiedla Złocień – słaba widoczność - nie widać poruszających się pieszych (ul. Nad Drwiną – Półłanki);
- Istniejące chodniki są w bardzo złym stanie: **dziurawe, nierówne, z kałużami** – bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów jest zagrożone. W ciągach komunikacyjnych w zasadzie nie ma miejsca dla pieszych – brak chodników m.in. na ul. Półłanki - konieczność poruszania się po błocie i bez oświetlenia – w szczególności odcinek od „Pomnika Orła” do ul. Domagały. Nawet w sytuacji remontu ulicy (nowy asfalt na jezdni) nie rozszerza się takiego ciągu komunikacyjnego o dobudowanie chodnika czy DDR. **Mało przejść dla pieszych** na ul. Półłanki – potrzebne bezpieczne, doświetlone przejścia z sygnalizacją świetlną;
- Skrzyżowanie ul. Agatowej z ul. Półłanki – brak chodników, bezpiecznych przejść dla pieszych, oświetlenia, utrudnione włączanie się do ruchu z ul. Agatowej;
- Mierzeja Wiślana – nowe osiedle *teoretycznie* nowoczesne, ale brakuje chodników, droga dojazdowa jest w bardzo złym stanie;
- Brak chodników od strony zwirowni, tylko ścieżka rowerowa – konieczność przenoszenia rowerów przez barierki, żeby dostać się na kąpielisko.



## Zarządzanie i polityka rozwoju

- Brakuje priorytetyzacji zadań – jasnego schematu działań, infrastruktura powstaje po kawałku i na kilka lat zostaje poszatkowana i niefunkcjonalna;
- Brakuje spójnej koncepcji z siatką ulic, rozprowadzającego ruch po terenie – obecny system jest niewydolny.

## ŚRODOWISKO I TERENY ZIELONE

### Występowanie dzikich / niekontrolowanych wysypisk śmieci

- Najczęściej wskazywane lokalizacje:
  - Ul. Nad Drwiną, działka gminy Kraków, dawna stacja benzynowa, teren wydzierżawiony, niekontrolowany i niewykorzystany – od lat zwyczajowe, niekontrolowane wysypisko śmieci/odpadów;
  - Obszar zieleni na wschód od S7 – własność prywatna, łąki, pola częściowo uprawne, teren otwarty, bez nadzoru (nawet tzw. sąsiedzkiego – duże oddalenie od zabudowań). W terenie liczne rowy melioracyjne, często niedrożne, które są miejscem nielegalnego składowania śmieci/odpadów. Najczęstsze są śmieci pobudowlane i inne, a także nielegalny zrzut ścieków z szambiarek (do rowów melioracyjnych);
  - Brzegi, zbiorniki wodne / zagłębienia / wyrobiska, ZU – teren zachodni. Miejsce niekontrolowanego zrzutu odpadów płynnych i fekaliów oraz typowych dzikich wysypisk śmieci stałych. Często obserwowalne nielegalne zrzuty fekaliów z szambiarek;
  - Wzdłuż toru kolejowego m.in. ul. H. Sucharskiego, ul. Boczna, ul. Stacyjna – śmieci wyrzucane z pociągów, ale także pozostałości śmieci tzw. pobudowlanych – po remoncie trakcji kolejowej;
  - Okolice Izby Celnej – ciąg drogowo-parkingowy, gdzie stoją samochody ciężarowe (TIRy) w oczekiwaniu na odprawę celną. Często kierowcy spędzają tam dłuższy czas, *żyją tam* i wyrzucają śmieci bytowe bez kontroli. Dodatkowo brak zaplecza sanitarnego (*zalatwianie potrzeb fizjologicznych na zewnątrz*);
  - Ul. Półnaki, przy drodze śmieci, stare opony, itp.
- Występuje od lat tzw. **przyzwolenie społeczne** – miejsca te są postrzegane jako *miejsca niczyje, miejsca bez właściciela*, nikt o nie nie dba, czyli *można*. Są to także **miejsca wysoce zniszczone, nieestetyczne**, *już tam leżą śmieci, więc kolejne parę worków nic nie zmieni*. Są to miejsca **bez nadzoru** – przyzwolenie na samowolę. Część z nich to tereny prywatne w przeznaczeniu ZR – właściciele nic z tym nie robią - *nie są już rolnikami, nie korzystają z tej ziemi, równocześnie nie mogą jej sprzedać pod inne cele, więc można powiedzieć, że porzucili tę ziemię, nie są nią zainteresowani*.

### Odór

- Duże skupisko firm, które w wyniku swojej działalności emitują odór (tzw. „firmy odorowe”). Historyczne „zasiedzenie” terenu - dostrzeżenie problemu (przez mieszkańców), że firmy te były na terenie wcześniej niż oni sami tutaj zamieszkali, jednak to nie zwalnia firm od działań niwelujących uciążliwości zapachowe;

- Teren coraz intensywniej **dogęszcza się zabudową mieszkaniową** – tym samym problem odoru narasta, coraz więcej ludzi czuje, że śmierdzi, coraz **większej ilości osób to przeszkadza**. Ludzie kupując mieszkania w tym terenie dokonali często życiowych inwestycji (kredyty/oszczędności), nie stać ich było na zakup mieszkania w innej dzielnicy Krakowa – obecnie oczekują mieszkania w obszarze bez uciążliwości odorowych. W efekcie narastają napięcia/konflikty pomiędzy firmami emitentami odoru a mieszkańcami. Problematyczne według części uczestników było upowszechnianie informacji o Nowym Mieście jako nowej, interesującej dzielnicy Krakowa – *ludzie inwestują tutaj, kupują mieszkania, bo mówi się, że tu będzie pięknie, a tu taki smród*;
- Wg uczestników konsultacji występują wyraźne pory, kiedy odór jest wysoce dotkliwy: 18:30 – 22:00/23:00 – **codzienny odór na linii wschód – zachód w swoistym „korytarzu odoru” rozciągającym się pasem od Bągrów/Mierzei Wiślanej – Obrońców Modlina – ciąg pomiędzy Christo Botewa – T. Śliwiaka a rzeką Drwiną aż do obwodnicy (S7) - linia wiatrów zachodnich**. W godzinach 6:00 – 9:00 kilka razy w tygodniu odór w obszarze okalającym oczyszczalnię ścieków – występowanie jest powiązane wyraźnie z warunkami atmosferycznymi (zmiana ciśnienia powietrza, itp.). Uczestnicy wskazywali ponadto na „korytarz odorowy garbarni” – na linii wschód- zachód z garbarnią pośrodku. Sporo uczestników konsultacji twierdziło, że odór jest odczuwalny nie tylko na całym konsultowanym obszarze, ale także poza nim, m.in. Przewóz, Stary Bieżanów czy Płaszów (duże *pole rażenia*);
- Obawy mieszkańców o to, *co tak śmierdzi* – odór jest wysoce uciążliwy dla mieszkańców, dodatkowo **boją się o swoje zdrowie**, ponieważ nie wiadomo czy te zapachy nie są także **szkodliwe**. Zdecydowanie apelują o badania odoru pod kątem jego potencjalnej szkodliwości dla zdrowia. Badania, jakie Urząd Miasta Krakowa posiada w zakresie emisji odoru (opracowane przez Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie), zdaniem uczestników konsultacji są niewystarczające: przede wszystkim są sprzed kilku lat, po drugie są wykonane na podstawie badania ankietowego mieszkańców i nie są **pogłębionymi badaniami fizyko-chemicznymi zjawiska odoru** na konsultowanym obszarze. Brak wiedzy/informacji wśród mieszkańców i użytkowników tego obszaru, **kto** ostatecznie emituje odór (jakie zakłady), **w jakiej skali** go emituje, **co** emitują – poziom szkodliwości, itp. Obecnie panuje powszechna opinia, że wszystkie zakłady zajmujące się śmieciami, oczyszczalnia ścieków, kompostownia czy garbarnia emitują odór i są równie uciążliwe dla otoczenia. Zdaniem części uczestników spotkań konsultacyjnych błędnie *wrzuca się wszystkich do jednego worka*, bo skala uciążliwości jest różna i napiętnowanie z tego powodu jest dla wielu niesprawiedliwe. Potrzeba naukowych danych, zweryfikowanych odpowiednimi narzędziami: **kto, co, kiedy, ile, gdzie emituje?** Nie ma chociażby specjalistycznych opracowań ekofizjograficznych dla procedowanego MPZM Biskupińska;
- Mieszkańcy mają poczucie, że temat odoru jest tylko dyskutowany oraz mocniej wybrzmiewa w przypadku medialnej aktywności lokalnych polityków czy aktywistów, ale brakuje realnych działań na przestrzeni ostatnich lat. Z kolei część przedsiębiorców odbiera artykuły prasowe i działalność aktywistów jako nie podparte faktami, przeinaczone i szkalujące. Równocześnie wskazując, że miasto takie jak Kraków musi mieć tereny przeznaczone pod gospodarkę odpadami i ze względu na koszty transportu odpadów, zakłady tego typu nie mogą funkcjonować z dala od miasta;
- **Uczestnicy konsultacji wskazują różnorodność źródeł problemów odorowych: nie są w tym temacie w pełni zgodni**. Najczęściej wskazywali na: **odór z garbarni** (nazywany *trupim smrodem* – w stosunku do tego zakładu było najwięcej obaw mieszkańców dotyczących potencjalnej szkodliwości odoru, ale także potencjalnego skażenia wód gruntowych. W tym przypadku jasno artykułowano konieczność wygaszenia zakładu w obecnej lokalizacji), **odór z zakładów zajmujących się utylizacją/przeróbką odpadów** oraz **odór z kanalizacji i oczyszczalni**;

- Lokalizacja **oczyszczalni ścieków w środku miasta** nie jest korzystna – gdy powstawała, to w tym czasie jeszcze była na obrzeżach, ale teraz, przy rozwoju zabudowy mieszkaniowej, zaczyna być „w środku” miasta i stąd szereg problemów, jakie rodzi i jakie są powszechnie kontestowane. Wzrost liczby mieszkańców Krakowa generuje przyrost ilości ścieków, które przyjmuje oczyszczalnia, w efekcie wzrost uciążliwości odorowych. Równocześnie w odczuciu uczestników konsultacji nie widać działań inwestycyjnych w samej oczyszczalni (nowe technologie, niwelacja odoru z lagun, hermetyzacja procesów technologicznych itp.). Wyraźne okresy uciążliwości odorowej z oczyszczalni ścieków – m.in. pora nocna 1:00 – 2:00 okolice ul. Klasztornej, most Wandy. Dodatkowo wpływ na zwiększenie smrodu ma zmiana pogody i ciśnienia atmosferycznego;
- **Niesprzyjające sąsiedztwo** – teren gminy Wieliczka, obszar strefy ekonomicznej – firma produkująca pokarm dla psów Royal Canin – emitent przykrych zapachów;
- Niektórzy z uczestników konsultacji identyfikując problemy środowiskowe w działających zakładach, wśród których pierwszoplanowy był problem odoru, zwrócili także uwagę na kwestie dużego poboru energii elektrycznej i wykorzystywanie przestarzałych technologii przez część przedsiębiorców;
- **Smród z kanalizacji** – studzienki kanalizacyjne – ul. Domagały, ul. Agatowa. Potencjale złe rozwiązania technologiczne;
- Kwestia dalszego funkcjonowania emitentów odoru w obecnej lokalizacji budzi **obawy zarówno mieszkańców, jak i samych przedsiębiorców**. Ci pierwsi boją się, że **procedury wywłaszczeniowe bądź negocjacje** z miastem w sprawie przeniesienia w alternatywną lokalizację będą **długotrwałe** i w związku z tym problem przez lata nie zostanie rozwiązany. Dlatego apelują o jak najszybsze prace **modernizacyjne i hermetyzację procesów technologicznych**, które mogą ograniczyć uciążliwości. Z kolei przedsiębiorcy obawiają się przede wszystkim **kosztów relokacji**, które będą niewspółmierne do poniesionych nakładów na inwestycje na obecnym terenie i doprowadzą do **znacznych strat** lub **konieczności likwidacji firmy**;
- **Obawy i zdecydowany sprzeciw mieszkańców Dzielnicy XVII i XVIII przeciwko koncepcji przenoszenia uciążliwych zakładów na tereny Kombinat** – problem smrodu nie może być *gorącym ziemniakiem*, który jedna dzielnica przerzuca na drugą.

## Wody opadowe - zalewanie

- Konsultowany obszar stanowi przestrzennie **teren najniżej położony w Krakowie**. Jest on niecką i dlatego należy brać pod uwagę, że sprawa wody ma dla tego obszaru zdecydowanie większy priorytet/znaczenie, niż dla innych. **Woda jest problemem** również na sąsiednich terenach: **Stary Bieżanów, Prokocim** – notoryczny problem wód opadowych, które nie odpływają z tego obszaru z uwagi na niedrożny przepust pod torami. Nawet piętnastominutowe deszcze nawalne potrafią skutecznie zalać posesje. Mieszkańcy monitorują sytuację powodziową, sami alarmują/informują stosowne służby, że infrastruktura nie działa (niedrożny przepust) w sytuacji zagrożenia. Oczekują, że służby zaczną monitorować i dbać o infrastrukturę zanim problem wystąpi. Według uczestników budowa zbiorników retencyjnych przy drodze A4 skutkuje od 2 lat zalewaniem Bieżanowa;
- Obawa uczestników konsultacji przed dopuszczeniem do zabudowy terenu przez **wysokie budynki** – w efekcie większy nacisk na teren i **zmiana stosunków wodnych w zakresie wód gruntowych** – podniesienie się i tak wysokiego już poziomu wód gruntowych – „nowe miasto – nowe problemy”;
- Brak powszechnej praktyki w zakresie retencji wód opadowych w obrębie działek. Dotyczy to inwestycji deweloperskich – *nie dba się o wodę opadową nie tylko przy starych, ale także zupełnie nowych osiedlach. Kałuże po deszczu są wszędzie*. Brak przykładów małej retencji: oczek wodnych itp., a za to *wpuszczanie wody opadowej do kanalizacji – po deszczu poziom w kanalizacji jest po dekiel*.

- Gleba wysoce nieprzepuszczalna (**gлина**) – **niska chłonność wody opadowej**. Mieszkańcy zgłaszają potrzebę przeprowadzenia badań geologicznych stanu gruntu i wyznaczenia zasad małej retencji: co, gdzie i jak można efektywnie robić;
- Wśród uczestników konsultacji brakuje wiedzy lub dostatecznego dostępu do **informacji**, jakie **plany w zakresie retencjonowania wody i rozwiązywania problemów powodowanych przez wody opadowe** ma Miasto Kraków, a to budzi niepokój i rodzi niepewność oraz obawy mieszkańców;
- **Braki w kanalizacji deszczowej** na konsultowanym rejonie – w znacznej części obszaru taka kanalizacja nie działa lub jej nie ma. Niedrożna kanalizacja – ul. Czechów, Os. Złocień, Biskupińska, Agatowa, Mierzeja Wiślana, Sudecka, Półłanki (studzienki często nie oczyszczane, zaśmiecone). Ponadto zwrócono uwagę na ten problem także w okolicach ul. Nad Drwiną i ul. Domagały (brak przepompowni zdolnej przyjąć większe ilości wód opadowych);
- **Bardzo zły stan, przepustowość rowów melioracyjnych** – rowy niedrożne, w części zasypane. W okolicy os. Złocień (ulice Agatowa, Topazowa i in.) zlikwidowane zostały rowy melioracyjne i częste są podtopienia – od 2010 r. problem występuje praktycznie co rok. Zdaniem uczestników powodowane to jest przez przygotowywanie (betonowanie) terenów pod nowe zakłady i zabudowywanie strefy przemysłowej w gminie Wieliczka, w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru;
- Rowy melioracyjne nie są także regularnie czyszczone i utrzymywane w stanie pozwalającym na efektywne retencjonowanie wody np. przez budowanie podjazdów do działek/domów, a w efekcie zlewanie się wody na niżej położone tereny/działki i zalewanie sąsiadów. Wydawanie zgód przez zarząd dróg na takie rozwiązania prowokuje wzajemne konflikty sąsiedzkie i potęguje zagrożenie podtopieniami;
- **Duże zabetonowanie obszaru uniemożliwiające swobodną filtrację wody do gruntu** – woda przepływa, gromadzi się i zalewa/podtapia poszczególne tereny. Miasto Kraków realizując projekty w tym obszarze, powinno je **konsultować z Wodami Polskimi**: czy przypadkiem dany projekt nie wpływa negatywnie na kwestie stosunków wodnych (mieszkańcy mają wątpliwość czy tak się dzieje faktycznie). Potrzebna nowa, zaktualizowana mapa zagrożeń powodziowych i ekspertyza Wód Polskich;
- **Wody podziemne – Zbiornik Bogucice** - intensyfikacja zabudowy rodzi obawy o naruszenie zbiornika wód podziemnych, który jest rezerwuarem wody dla wielu obszarów, przede wszystkim gmin sąsiednich dla Krakowa (m.in. dla Wieliczki).

## Zagrożenie powodziowe

- Obawa przez **powodzią z Wisły i Serafy** – zagrożenie dla całego konsultowanego teren. Postulaty wdrażania działań zapobiegających potencjalnemu zagrożeniu. Zaniebane są tereny bezpośrednio przyległe do cieków wodnych – **rzadkie koszenia/ oczyszczania**. Potrzeba jest m.in. przeczyszczenia koryta i przepustu pod torami (ul. Kosiarzy - dot. potoków Drwina, Drwinka). Spiętrzanie się Drwiny i Serafy, w kontekście dalszego rozwoju zabudowy i betonowania (ograniczającego możliwości naturalnego wsiąkania wód): zagrożenie lokalnych podtopień wzrasta, szczególnie że Rybitwy to teren naturalnie podmokły;
- Drwina Długa bez udrożnienia do Wisły (próg/kontrspadek). W efekcie **brak przepływu wody, powstaje zastoisko wody** – jej bardzo zła jakość (ściek, woda do której trafiają ścieki z oczyszczalni). Woda jest brudna i śmierdzi, więc jeżeli jest to efekt działania oczyszczalni to pytanie czy jej hermetyzacja rozwiąże ten problem;
- **Teren powodziowy – pomokły, bez odwodnienia** (zagrożenie zalewaniem przez ciek Drwina Długa) i **bez infrastruktury retencyjnej** (która ograniczyłaby realne zagrożenie zalewaniem i podtopieniami) – inwestycje na tym terenie (nowe budynki, zakłady) mają zdaniem mieszkańców bezpośredni negatywny wpływ na tereny mieszkaniowe znajdujące się bardziej na południu (Prokocim, Stary Bieżanów). Podniósł się także poziom wód gruntowych (więcej

inwestycji

w obszarze oraz wpływ Wieliczki również się intensywnie zabudowującej od tej strony miasta. Brak całościowego (z punktu widzenia miasta Krakowa) spojrzenia na kwestie związane z odwodnieniem tego terenu. W opinii uczestników teraz „króluje spojrzenie odcinkowe”;

- Według osób biorących udział w konsultacjach, prawo wodne zakazuje lokalizacji w takim terenie zakładów zajmujących się segregacją i przetwórstwem odpadów, składowaniem odpadów i substancji niebezpiecznych. Mieszkańcy mają poczucie, że występuje kolizja pomiędzy zaleceniami prawa wodnego a rzeczywistością – funkcjonowaniem tego typu zakładów na konsultowanym obszarze. Niektórzy przedsiębiorcy odpierali zarzuty mieszkańców, udowadniając, że przeprowadzili niezbędne działania inwestycyjne zabezpieczające procesy technologiczne przed ewentualnymi skutkami podtopienia czy zalania i mają stosowne postanowienia środowiskowe.

## Mało terenów zielonych, spacerowych

- Obszar ma bardzo **mało zieleni urządzonej**, ale także tej **dzikiej**. Ponadto **ograniczona dostępność do zieleni** już tu występuje – w zdecydowanej większości są to tereny prywatne (zakazy wstępu, ogrodzenia, itp.) albo trudno do niej dotrzeć (przeszkody terenowe). Bardzo **słaba** dostępność publicznej zieleni urządzonej bezpośrednio lub w bliskim **śsiedztwie zabudowy mieszkaniowej** (wielorodzinnej) np. osiedle Złocien – brak wystarczającej powierzchni biologicznie czynnej: **brak parków, alejek spacerowych**, a także naturalnych miejsc gdzie można wyjść z dzieckiem, pójść na spacer, poobcować z przyrodą. Wyjątkiem Bagry, ale one znajdują się w odległości prawie 5 km od wschodnich krańców obszaru konsultacji. Można byłoby wykorzystać w tym celu rzekę Drwina i jej bezpośrednie sąsiedztwo jako tzw. park linearny, ale pod warunkiem poprawy stanu wody, która obecnie nie zachęca do jakiegokolwiek rekreacji w bezpośrednim otoczeniu;
- Powstają małe skupiska zieleni na wzór parków kieszonkowych, co jest ważne i potrzebne, jednak zdaniem mieszkańców obszar ten wymaga przede wszystkim **dużego kompleksu parkowego** – a **tego nie ma**. Obecnie jest realizowany **park linearny** (okolice ul. Domagały), ale to zdecydowanie zbyt mało jak na tak dużą przestrzeń;
- Brak wybiegów dla psów;
- Zabudowywanie naturalnych korytarzy zieleni dzikiej – jednoczesna utrata przewietrzalności oraz terenu zielonego;
- **Zielen dzika** bardzo często **zaśmiecona** – dzikie wysypiska śmieci, pozostałości po działalności jakiś zakładów, itp;
- **Brzegi** – wyrobiska kruszywa zalane wodą – należące do Krakowskich Zakładów Eksploatacji Kruszywa S.A., teren przeznaczony w MPZP pod **ZU ogranicza możliwość rozwoju** tego terenu (przez Zakład) jako obszaru rekreacji dla mieszkańców. Brak możliwości uruchomienia np. obiektów gastronomicznych i tym podobnych. – ograniczone możliwości kompleksowego zagospodarowania i wykorzystania terenu.
- **Teren za S7** w MPZP jako ZR jest obszarem z ogromnym potencjałem (zdaniem Krakowskich Zakładów Eksploatacji Kruszywa SA) – występuje tam złożo, które mogłoby podlegać eksploatacji czasowej, po wyeksploatowaniu powstałoby zbiornik stanowiący naturalny polder i zbiornik retencji wody dla całego konsultowanego obszaru, równocześnie zagospodarowany mógłby pełnić funkcje rekreacyjne dla mieszkańców. Obecnie przy **kwalifikacji ZR obszar ten traci swój potencjał**;
- Pogląd, że zbyt dużą wagę przykładana się do realizacji „dopieszczonych” parków kieszonkowych, które często są potrzebne w gęstej zabudowie śródmieścia, ale niekoniecznie w dzielnicach peryferyjnych: natomiast zbyt lekceważy się tereny zieleni nieurządzonej, dzikiej, separującej od pasów drogowych itp. na tego typu zieleni i na jej utrzymanie zazwyczaj brakuje środków, które są konsumowane przez punktowe realizacje, zaspakajające potrzeby w skali mikro – brakuje szerszego spojrzenia w skali makro.

## Inne uciążliwości – hałas, kurz

- Ciągi drogowe w większości nie są wyposażone w ekrany pochłaniające lub odbijające hałas, a równocześnie brakuje innych rozwiązań skutkujących zmniejszeniem uciążliwości intensywnego ruchu samochodów osobowych i ciężarowych;
- Betoniarńia na ul. Biskupińskiej – emitent kurzu – *nikt tego nie sprząta, trzeba co chwilę myć auta*;
- **Tor samochodowo-motocyklowy** – sprzeciw wobec lokalizacji tej inwestycji (projekt z budżetu obywatelskiego sprzed 8 lat). Budowa betonowego toru samochodowo-motocyklowego przy ul. Kosiarzy, w sąsiedztwie oczyszczalni ścieków i toru kolejowego budzi sprzeciw mieszkańców i obawy, że spowoduje to wycinkę drzew inwestycję (przy wysokim deficycie drzew na tym obszarze). Obawa przed hałasem ścigających się fanów sportów motorowych – jest już wystarczająco uciążliwych „tematów” dla mieszkańców, stąd naturalny sprzeciw. Projekt wygrał w budżecie obywatelskim 8 lat temu, kiedy na obszarze konsultacji było mniej mieszkań.



## SPOŁECZNOŚĆ – INFRASTRUKTURA I OFERTA SPOŁECZNA

- Generalna uwaga: w związku ze wzrastającą liczbą mieszkańców, szczególnie Złocienia – należy mieć na uwadze, że obszar zbliża się ludnościowo do wypełnienia drugiej podstawowej jednostki strukturalnej (przy założeniu, że jedna taka jednostka to ok.7 tys. mieszkańców). Powoduje to, że **potrzeba rozwoju infrastruktury i oferty społecznej dotyczy praktycznie wszystkich sfer: kultura, edukacja, sport i rekreacja** itd. Zdaniem mieszkańców konieczne jest **zabezpieczenie terenów pod funkcje publiczne** takiej jak szkoła, przedszkole, żłobek, park, teren sportowy i adekwatne ich rozplanowanie, ograniczające docelowo konieczność przemieszczania się komunikacją indywidualną – samochodową – w zasięgu dojścia pieszego od terenów mieszkaniowych. **Działanie proaktywne a nie reaktywne.** Sytuacja pod tym względem znacznie różnicuje się w części zachodniej obszaru, gdzie dostęp do komunikacji publicznej, ale także oferty sąsiedniej dzielnicy Podgórze jest dobry. W części wschodniej natomiast (Rybitwy, Złocień) brak infrastruktury społecznej jest o wiele bardziej dotkliwy. Pomysł na projektowanie dzielnicy rozwojowej pod kątem mieszkaniowym powinien przede wszystkim wychodzić od **rozplanowania obszarów pod usługi, z których będzie mogła korzystać owa rosnąca społeczność** (precyzyjne zapisy w planie miejscowym i **zabezpieczenie środków na wykup terenów pod funkcje publiczne**).

## Kultura i miejsca spotkań

- **Niedostatek oferty kulturalnej** – miejsca, w których oferowane są popołudniowe usługi kultury dla dzieci i dorosłych, to przede wszystkim budynek Szkoły Podstawowej przy ul. Agatowej (gdzie grafik zdaniem uczestników jest już zupełnie wypełniony zajęciami) oraz Dwór Czeczów, z którego korzysta bardzo dużo dzieci (również bardzo obłożony), a dojście do niego pozostawia dużo do życzenia pod względem bezpieczeństwa (dzieci nie mogą tam iść pieszo);
- Na konsultowanym terenie brakuje obiektów, w oparciu o które oferta kulturalna i oferta czasu wolnego mogłyby się poszerzać – **nie ma świetlicy czy miejskiego domu kultury** (lub jego filii). Pomiędzy osiedlem Złocień



- a nowopowstającą zabudową w okolicy ul. Mierzei Wiślanej potrzebny jest nowy obiekt kultury (taki jak na przykład dom kultury przy ul. Myśliwskiej);
- Brak skierowanych do seniorów ofert typu Klub Seniora - **seniorzy nie mają miejsca na spotkania i wyjścia**, brakuje również także oferty stricte opiekuńczej - Domu Pomocy Społecznej (najbliższy znajduje się przy ul. Łanowej);
  - **Potrzebna jest przestrzeń do działań oddolnych mieszkańców, integracji sąsiedzkiej, realizacji pomysłów i spotkań.** Nie ma miejsca centrotwórczego, gdzie toczy się życie osiedla. Brak oferty integracyjnej dla mieszkańców, którzy nie mają gdzie się spotykać lub nie mają też jak dojechać na miejsca spotkań (brak chodników, a dzieci są dowożone samochodami, bo nie ma innej możliwości);
  - Na konsultowanym terenie potrzebna jest **oferta rozrywki** – restauracje, kino, basen, miejsca spotkań dla mieszkańców i młodzieży.

## Edukacja i usługi opiekuńcze

- Na terenie dostępne są **tylko dwa publiczne przedszkola**, reszta to przedszkola prywatne oraz dwa żłobki, co jest niewystarczające i powoduje, że na miejsce w żłobku czy przedszkolu czasami czeka się 2 lata i trzeba zapisać dziecko do żłobka zaraz po urodzeniu. Niedostatek miejsc powoduje **konieczność korzystania z oferty w innych częściach miasta**, co generuje ruch i przekłada się na korki. Dodatkowo prywatne placówki powstają w obiektach, które nie powstawały z myślą o tego typu funkcjach, w związku z czym są to często obiekty mniejsze, z małą przestrzenią zewnętrzną do zabawy. Placówki publiczne są dla rodziców tańsze i zapewniają dzieciom lepsze warunki lokalowe (dostosowanie układu wnętrza, dostęp do zieleni itp.);
- W szkole podstawowej na Złocieniu nie ma zerówki. **Natomiast istniejąca infrastruktura edukacyjna bardzo szybko stanie się niewystarczająca** (nowa szkoła przy ul. Agatowej za kilka lat może być już przepełniona), należy więc perspektywicznie myśleć już o kolejnej placówce. Na Płaszowie szkoła już działa na dwie zmiany i zachodzi obawa, że bez rozwoju infrastruktury edukacyjnej również w tej, nowootwartej szkole trzeba będzie wprowadzić zmianowość.

## Sport i rekreacja

- **Brakuje ogólnodostępnych obiektów sportu i rekreacji, boisk** (typu orlik), z których można swobodnie korzystać popołudniami i wieczorami. Boiska funkcjonują tylko przy szkole, jest również stare boisko do koszykówki, prywatny kort tenisowy na osiedlu Śnieżka, dwie siłownie na powietrzu. **Inwestycje deweloperskie jedynie symbolicznie zaspokajają tego typu potrzeby w ramach budowanych osiedli;**
- Brakuje **miejsc aktywnego spędzania czasu dla dzieci powyżej 12 lat** - nie place zabaw, a inne formy (brak miejsc do grillowania, piknikowania);
- Na terenie nie ma obszarów zieleni urządzonej, parku. Nie ma gdzie pospacerować czy wyjść z psem – wykorzystywane są w tym celu tereny za S7. Dojście do nich jest tylko w jednym miejscu, a stanowią potencjał rekreacyjny dla obszaru. Potrzebne byłoby udrożnienie dostępu do nich i zagospodarowanie (np. takie jak w przypadku Błoni Niepołomickich). Dotyczy to także **kąpieliska Brzegi – trudno dostępnego z uwagi na oddzielenie drogą S7 i brak komunikacji publicznej.** Potencjał wykorzystania miejsca jako przestrzeni rekreacji dla mieszkańców (darmowe wejście, system alejek spacerowych);
- W trakcie prac jest **park kieszonkowy między osiedlem Zodiak a Domagały**, ale to jest bardzo mała skala. Atrakcyjne pod tym względem są tereny Telefoniki – zadrzewione, ze stawem, jednak niedostępne.

- Drwina, która mogłaby stanowić **potencjał pod park linearny, teren rekreacji** (obecnie nie ma gdzie bezpiecznie jeździć na rolkach, rowerze czy pospacerować po płaskiej nawierzchni i dłuższym odcinku) - cuchnie, woda stoi a nie spływa, zrzucane do niej ścieki gniją. To obecnie nie jest teren, który mógłby zachęcać do rekreacji – a szkoda, bo przebiega przez sporą część obszaru;
- **Nie ma połączenia osiedla Złocien z Bagrami**, pozwalającego korzystać z tego terenu i dostać się do niego spacerem czy rowerem w sposób komfortowy i bezpieczny. Teren przy torach kolejowych mógłby być wykorzystany do rekreacji i komunikacji (ścieżka pieszo- rowerowa). Podobnie w przypadku wałów Wiślanych – miejsce z potencjałem, ale nie ma tam ścieżki pieszej, jest tylko rowerowa. Do tej ścieżki rowerowej od Złocienia nie ma jak dojechać, nie ma rowerowego połączenia;
- **Brak wybiegu dla psów** – psy są wyprowadzane na tereny zielone za S7, albo wzdłuż dróg i na chodniki;
- Brak siłowni (wewnątrz) i terenów zagospodarowanych pod tego typu usługi dla mieszkańców.

## Usługi zdrowotne

- Bardzo słabe zróżnicowanie usług zdrowotnych dostępnych na konsultowanym obszarze – **brakuje specjalistów** – stomatologa (gabinet w przychodni jest niewykorzystywany), ginekologa, rehabilitacja, **brakuje punktu pobrań/diagnostycznego**;
- Opieka zdrowotna jest zapewniona w **bardzo podstawowym zakresie** (lekarz rodzinny i pediatra);
- **Brakuje obiektu mogącego pełnić funkcje kompleksowej, świadczącej także usługi specjalistyczne i rehabilitacyjne przychodni zdrowia**, obiektu, który byłby dostosowany do potrzeb różnych grup ludzi (także architektonicznie), i przy którym można bezpiecznie i komfortowo zaparkować;
- Na obszarze jest tylko jedna apteka, która ma dość wysokie ceny.

## Usługi administracyjne i inne, kwestie bezpieczeństwa

- Na omawianym terenie nie ma możliwości załatwienia spraw administracyjnych czy choćby złożenia dokumentów na dziennik podawczy. Potrzebny byłby punkt obsługi mieszkańców UM – **minipunkt obsługi** jak w centrach handlowych, np. w Bonarce. Najbliższe miejsce załatwiania spraw urzędowych to jest na ul. Wielickiej. Gdyby punkt był bliżej, byłoby to duże ułatwienie dla mieszkańców;
- Kwestia bezpieczeństwa – straż pożarna ma **utrudniony dojazd** na teren – najbliższa jest na Bieżanowie i musi przejeżdżać przez tory, co zawsze jest ryzykowne pod względem czasu dojazdu;
- Tereny przeznaczone w planie pod usługi wprowadzić je zapewniają, ale często nie te najbardziej potrzebne lokalnie, ale te najbardziej opłacalne komercyjnie. Konieczne byłoby zabezpieczenie parterów w nowopowstających budynkach na cele usług dla mieszkańców, np. dla placówki pocztowej, której również brakuje.



# MIESZKALNICTWO I NAJBLIŻSZE OTOCZENIE

## Podejście planistyczne, strategiczne

- Zarzut, że miasto zaniedbywało planistycznie ten teren, od co najmniej 10 lat. Teraz trudniej z terenów produkcyjnych, logistycznych, już zainwestowanych, przekształcić je w funkcje mieszkaniowe;
- Zwrócono uwagę na **problem braku uwalniania kolejnych terenów mieszkaniowych**, na przestrzeniach które są do tego przeznaczone. Chodzi głównie o tereny z przeznaczeniem na funkcje mieszkaniowe objęte mocno zaawansowanym procesem sporządzania MPZP „Biskupińska”, a zatrzymanym po odrzuceniu przez radnych Miasta Krakowa uchwały dotyczącej MPZP „Nowe Miasto”. Okolice Biskupińskiej w starym MPZP z 2014 r. są terenami oznaczonymi jako PU, a już w procedowanym nowym, obecnie zatrzymanym planie, wyznaczone zostały jako zabudowa mieszkaniowa i usługowa. Zresztą zagospodarowanie tego obszaru już postępuje w tym kierunku (liczne inwestycje realizowane na nim). Uwolnienie terenów może wpłynąć pozytywnie na spadek cen nowych mieszkań, bo teraz dostęp do nich jest niewielki i stąd – także – zauważalny wzrost cen za metr kwadratowy;
- **Tereny rolne** występujące na tym obszarze powinny zostać **uwolnione** pod zabudowę mieszkaniową. Poprawa dostępu do przestrzeni przeznaczonych pod funkcje mieszkaniowe przełoży się na większą konkurencję między deweloperami, a to z kolei może dać efekt w postaci obniżenia cen;
- Nowa zabudowa mieszkaniowa **nie powinna być prowadzona wzdłuż głównych ciągów ulic** (tj. Christo Botewa, Śliwiaka, Surzyckiego) – w pierwszej linii powinny być rozwijane usługi, które pełniłyby funkcję izolacyjną, a dopiero w drugiej linii zabudowa mieszkaniowa;
- Dalszy rozwój inwestycji mieszkaniowych powinien być przede wszystkim **dopuszczony tam, gdzie już jest tego typu zabudowa**, aby nie doprowadzać do powstawania bloków „w polach”, daleko od istniejącej infrastruktury drogowej, komunikacyjnej itp., - gdyż to generuje kolejne problemy i konflikty na styku mieszkańcy-inwestorzy- miasto. **Nowe osiedla powinny się rozwijać „od wewnątrz” bliżej już rozwiniętych usług i infrastruktury** – łatwiej jest wtedy o dalszy sensowny rozwój;
- W pierwszej kolejności powinno się **wyznaczyć siatkę ulic komunikujących obszar wewnętrznie oraz zapewniających jego dostępność transportową**. Dopiero w jej ramach można zaprojektować dalszy rozwój terenów mieszkaniowych. Im więcej samochodów, tym bardziej należy liczyć się ze zwiększeniem problemów związanych z komunikacją i przemieszczaniem się, dlatego też konieczne jest **myślenie nie z perspektywy samochodów, ale człowieka – mieszkańca** (priorytet nie na samochód) i **dążenie do rozwoju komunikacji zbiorowej** w tym obszarze, zwłaszcza łatwo dostępnych rozwiązań w pobliżu osiedli mieszkaniowych. „W planach miasta jest wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu – to przyszłość, samochód nie może być priorytetem”;
- Niektórzy uczestnicy zarzucali miastu **brak spójnej i konsekwentnej polityki mieszkaniowej** – pomysł na **wykorzystanie pustych lokali trzymany jedynie jako kapitał inwestycyjny lub ograniczenie najmu krótkoterminowego jako remedium na głód mieszkań w Krakowie** – zdaniem uczestników nie ma potrzeby budowy nowej dzielnicy dla 100.000 osób: wystarczy wykorzystać istniejące zasoby mieszkaniowe. Wysokie ceny zakupu czy wynajmu mieszkań w Krakowie spowodowały presję na budownictwo mieszkaniowe również i na tym, peryferyjnym obszarze. Problem mieszkaniowy należy rozwiązać w skali miasta. W tym kontekście padały propozycje, by nowe osiedla mieszkaniowe lokować w okolicach Górki Narodowej, Batowic – to obszary Krakowa

z tramwajem, na wzgórzach, bez sąsiedztwa przemysłu, z widokiem na Tatry – to powinien być kierunek zabudowy mieszkaniowej preferowany przez Miasto Kraków, a nie tutaj. Tutaj jest biznes i biznes powinien tu pozostać;

- Poczucie u części uczestników, że **nie ma wizji całości tego obszaru, uporządkowania funkcji w przestrzeni**. Chaotyczna zabudowa, nowe powstają bez całościowego zaplanowania – mieszkańcy nie chcą, aby konsultowany obszar został zabudowany w taki sposób jak os. Ruczaj („gdzie kto mógł, tam stawiał, co mu się podobało”).

## Jakość i parametry zabudowy

- Wśród uczestników spotkań konsultacyjnych **nie było pełnej zgodności co do dopuszczalnej i preferowanej wysokości i formy zabudowy mieszkaniowej**. Głosy rozkładały się od takich, które ograniczałyby jakąkolwiek zabudowę wielorodzinną (koncentrując się na tworzeniu osiedli **domów jednorodzinnych lub zabudowy szeregowej**), po głosy dopuszczające **wysokościowce** nawet do 150 metrów. W wypowiedziach uczestników i uczestniczek najczęściej pojawiała się **preferencja zabudowy raczej niższej** (16-20 m – do pięciu kondygnacji) w powiązaniu z dobrze rozwiniętą infrastrukturą transportową, społeczną i terenami zielonymi (a zatem nawiązującą poprzez **sąsiedztwo do obecnej wysokości zabudowy**, tj. 4-5 kondygnacji plus parter). Według opinii części uczestników można dopuścić wyższą zabudowę, ale musi być ona wspólnie zaprojektowana wraz z niższą zabudową (kaskadowo – w środku wyżej, dookoła niżej). Ponadto **w przypadku wyższych budynków należy zadbać o większe oddalenie ich od sąsiednich budynków**, większy teren zielony wokół (nie tak jak w przypadku osiedla AVIA, gdzie nie zadbano o odpowiednią powierzchnię terenów zielonych) – *warunek budujesz wyżej, ale z większym oddechem*;
- Pożądanym kierunkiem to **nowoczesna zabudowa mieszkaniowa wraz z dobrze rozwiniętymi usługami**. Jako przykład podawano Zabłocie: pozytywnie (pod kątem bliskości usług, jakości architektury) i negatywnie (pod kątem ciasnoty i natężenia zabudowy oraz powstającego w związku z tym echa w przestrzeniach pomiędzy budynkami);
- Dla zapewnienia jakości zabudowy koniecznie należy **zadbać o spójność architektoniczną** – jako zły przykład wskazywano os. Zodiak na Złocieniu; „warto popatrzeć na estetykę całości”. **Nowa zabudowa powinna nawiązywać do obecnej** (nie tylko pod względem wysokości), powinna być z nią spójna – zadbanie o ład przestrzenny, powiązanie architektoniczne, estetyczne między budynkami, osiedlami, a nie tak jak jest na przykład na os. Ruczaj („każdy blok w innym stylu”);
- Na obszarze widać efekty tzw. „dzikiej deweloperki” (ul. Domagały) – deweloperzy „wyciskają” z danego terenu maksymalną powierzchnię użytkową, w związku z czym przy takich inwestycjach nie ma zapewnionych odpowiedniej ilości miejsc parkingowych ani terenów zielonych. Należy walczyć z takimi praktykami i nie zezwalać na tego typu budowy. Dlatego współczynniki miejsc parkingowych powinny być na poziomie 1,2 - 1,5, **zapewnione podwórka sąsiedzkie, kwartały zabudowy** (na zewnątrz usługi, wewnątrz podwórka).
- Przyszła zabudowa powinna być przestrzenna, a **skala inwestycji mieszkaniowych dostosowana do człowieka**. Kluczowe jest zachowanie odpowiedniej przestrzeni, odległości pomiędzy budynkami, by zapewnić przestrzeń do przewietrzania (szersze odstępy pomiędzy budynkami). Dobrym przykładem zaprojektowania terenów mieszkaniowych jest zdaniem mieszkańców Stara Huta (zachowane są odpowiednie odległości od budynków/bloków, dobrze rozwinięty układ komunikacyjny, tereny zielone, właściwe rozmieszczenie i dostęp do usług, sklepów, szkół, przychodni itp. – dzielnica w pełni 15-minutowa) oraz Stary Złocien (dużo przestrzeni, sporo zieleni). Złe przykłady zabudowy mieszkaniowej zbyt ciasnej (zwartej), zbyt intensywnej: os. Podgaje ul. Domagały, ul. Czeczów, os. Bagry;

- Potrzeba **upowszechnienia rozwiązań ekologicznych** w budynkach mieszkalnych oraz zmniejszających ich energochłonność: np. stosowanie paneli fotowoltaicznych, rozwiązań ekologicznych, OZE, jak najmniej betonu, powierzchnie przepuszczalne, naturalna retencja – zagospodarowanie wód opadowych (np. do podlewania zieleni itp.), projektowanie budynków zgodnie z zasadą „obiegu zamkniętego”. Z drugiej strony pojawiały się głosy, że wymogi stawiane deweloperom (np. w zakresie zielonych dachów) dodatkowo podnoszą koszty inwestycji, co przekłada się na wyższą cenę mieszkań.
- Przy planowaniu rozbudowy funkcji mieszkaniowych należy **zadbać o zabezpieczenie terenów na zielen izolacyjną**. Pożądane parametry zabudowy powinny wskazywać powierzchnię biologicznie czynną na poziomie co najmniej 40% (choć pojawiały się głosy mówiące o nawet 70%) i nie powinny być w nią wliczane zielone dachy. Do wartości wskaźnika powinna być wliczana realna zielen zainwestowana, zagospodarowana w gruncie, a nie sama trawa.

## Otoczenie

- Na istniejących osiedlach (głównie Złocień) jest **mało miejsc, gdzie można wyjść z dzieckiem**. Obecnie trzeba wsiąść w samochód i wyjechać poza osiedle, aby skorzystać z jakiegoś placu zabaw czy terenu spacerowego. Zdecydowanie za mało jest miejsc dla rodzin z małymi dziećmi typu place zabaw nie tylko dla tych najmniejszych dzieci, ale też starszych.
- Za **mało terenów zielonych**, zieleni urządzonej wokół budynków mieszkaniowych. Duży potencjał pod te funkcje (np. park) mieszkańcy widzą w terenach Telefoniki oraz wzdłuż Drwiny Długiej, gdzie mogłyby powstać tereny spacerowe, rowerowe (jednak najpierw ten ciek wodny powinien zostać gruntownie oczyszczony). W otoczeniu osiedli powinny być zabezpieczone tereny zielone jak i pomiędzy budynkami, wewnątrz osiedli;
- Bardzo niska estetyka (estetyka „zerowa”, wielki „mieszmasz w najgorszym wydaniu”) i brak ładu przestrzennego na tym obszarze – jest on zagospodarowany w sposób bardzo chaotyczny, w opinii mieszkańców panuje wielki bałagan. Jest dużo starych, zniszczonych budynków wymieszanych z nowymi inwestycjami, bardziej nowoczesnymi i bardziej estetycznymi;
- Problem z **dostępnością terenów pomiędzy osiedlami i przemieszczaniem się ze względu na grodzenie osiedli**, co powoduje, że do punktu usług znajdującego się w sąsiednim bloku trzeba iść na około bo jest to inne osiedle i posiada ogrodzenie (podawany przykład takiej uciążliwości – ogrodzenie postawione przez SM „Śnieżka”). Poza trudnościami logistycznymi, grodzone osiedla niepotrzebnie zabierają przestrzeń, ograniczają dostępność i stanowią barierę „społeczną”;
- Powinno się budować **dzielnicę wielofunkcyjną – bliskość miejsca zamieszkania do zakładów pracy i usług jest atutem**, ogranicza potrzebę podróżowania samochodami, pod warunkiem dobrze rozwiniętej infrastruktury pieszo-rowerowej i komunikacji publicznej. Uczestnicy deklarowali, że „nie chcą być jedynie sypialnią dla Krakowa”: **nie ma wśród nich zgody na same bloki bez niezbędnej infrastruktury, rozwiniętej strefy usług i zaplecza społecznego oraz terenów zielonych**. Część uczestników niuansowała taki postulat wezwaniami do **separacji poszczególnych funkcji**, które mogą być wzajemnie uciążliwe. Według nich **zabudowa mieszkaniowa nie powinna być przeplatana z zakładami** (np. nawet zabudową biurową, jak LPP przy Mierzei Wiślanej), a **firmy - zwłaszcza te o największej uciążliwości środowiskowej, odorowej i transportowej – docelowo powinny zostać przeniesione na uzgodnionych warunkach** (właściwy, godziwy poziom odszkodowań). **Konieczne restrykcyjne przestrzeganie oddzielenia funkcji przemysłowych od**

**mieszkańczych**. Obecnie to nie działa (przykład: za płotem firmy Remondis gromadzi się odpady bezpośrednio oddziałujące na sąsiednie osiedle).

- Ze względu na powszechnie znane uciążliwości **nie powinno się lokalizować nowych terenów mieszkalnych przy oczyszczalni ścieków**, chyba że wzorem Wiednia zapewnić pełną hermetyzację procesów (ale wymaga to zmiany technologii w oczyszczalni). Uczestnicy, którzy są zarówno mieszkańcami obszaru, albo jego bezpośrednich okolic, jak i pracownikami tamtejszych firm, przyznawali, że dużo osób zdecydowało się na zamieszkanie tutaj ze względu na bliskość miejsca pracy. Dlatego też **należy zadbać, by w pobliżu obszarów mieszkalnych także znajdowały się zakłady dające miejsca pracy**. Część uczestników wyraźnie akcentowała **brak zgody na przekształcanie obecnych terenów przemysłowych na funkcje mieszkalne**. Bliskie sąsiedztwo miejsc pracy oraz sfery usług, przy poprawie skomunikowania tego obszaru, może docelowo zapewnić pełne funkcjonowanie tego obszaru w zgodzie z ideą **miasta 15-minutowego**.
- **Złym pomysłem jest mieszanie w przestrzeni terenów mieszkalnych wielorodzinnych z jednorodzinnych** oraz terenami zainwestowanymi gospodarczo (produkcja, przemysł, przetwórstwo) – generowanie niepotrzebnych konfliktów i wzajemnych pretensji – obszar objęty konsultacjami powinien mieć wyraźnie rozgraniczone strefy.
- Przy dopuszczaniu zabudowy mieszkaniowej i wydawaniu kolejnych pozwoleń na budowę osiedli nie myśli się o infrastrukturze społecznej: **nowe osiedla to pustynia usługowa**. Obecnie w budynkach mieszkalnych wielopiętrowych **nie ma zapewnionej przestrzeni na rozwój usług**. Powinno się zadbać o **zapewnienie lokali usługowych w parterach budynków**, ale także w przestrzeni osiedla – tereny z przeznaczeniem na działalności usługowe (np. na takie jak ATUT, większa powierzchnia z miejscami parkingowymi);
- Na os. Złocień brakuje przestrzeni, która byłaby **miejscem centralnym osiedla, tej części dzielnicy**, pozwalający na gromadzenie się mieszkańców, integrację, spędzanie czasu, budowanie poczucia wspólnotowości osiedlowej (centrum kultury, boiska, plac zabaw, przestrzeń do inicjatyw (aktywności) plenerowych („Błonia”). Potrzebne jest utworzenie **centrum administracyjno-kulturalnego** dla tego obszaru: przestrzeni centrotwórczej, tożsamościowej.

## Parkowanie

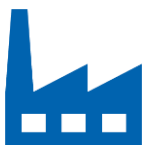
- Powszechnie identyfikowalny **deficyt miejsc parkingowych**: zwłaszcza na osiedlu Złocień znajduje się ich zbyt mało. Uczestnicy konsultacji oczekują **stworzenia miejsc parkingowych** typu P&R albo **zbudowania wielopiętrowego naziemnego parkingu** dla mieszkańców osiedla (proponowane lokalizacje koło pętli lub tereny przy S7: Telefonika). Do rozważenia poddana została propozycja projektowania do trzech pierwszych kondygnacji jako parkingi, a od kolejnej dopiero lokale mieszkalne (ze względu na trudny, podmokły teren – niemożność/trudność zbudowania kilku kondygnacji podziemnych);
- Problemem są **zbyt niskie wskaźniki odnoszące się do zapewnienia miejsc parkingowych przypadających na lokal mieszkalny** (w projekcie MPZP Nowe Miasto zaplanowano wskaźnik 0,5 jak w centrum Krakowa – *to absurd*). Należy zmienić podejście do wymogów nakładanych na deweloperów w zakresie zapewnienia miejsc parkingowych – już obecne ich wskaźniki są zbyt niskie. Obserwowalne jest duże oczekiwanie, że inwestorzy mogą rozwiązać problem parkingowy, jeśli powstanie plan miejscowy, który wskaże odpowiednio wysokie parametry na poziomie 1 do 1,2 miejsca parkingowego na każdy lokal mieszkalny. Pojawiały się również jeszcze bardziej wygórowane propozycje wskaźnika do 1,5, a nawet 2 miejsc parkingowych na lokal – zdaniem mieszkańców takie parametry naturalnie wymuszają na deweloperach nieco lżejsze (luźniejsza intensywność) zabudowanie terenów. Pożądany poziom to 25% powierzchni zabudowy (jedna kondygnacja podziemna na funkcje parkingu oraz miejsca parkingowe na zewnątrz budynku). „*Stary Złocień był budowany zgodnie z takimi*

*zasadami i to było tak jak trzeba, ale przy Czeżów jest około 33% powierzchni zabudowy i to już jest za ciasno”;*

- Należałoby zobowiązać dewelopera do **zapewnienia w cenie lokalu co najmniej jednego miejsca parkingowego**. Tam, gdzie znajdują się parkingi podziemne, należy prócz tego **zadbać o miejsca postojowe ogólnodostępne**. Istniejące osiedla są zamknięte, nie ma gdzie zaparkować jeśli rodzina lub znajomi przyjeżdżają w odwiedziny. Jediną opcją jest wtedy skorzystanie z parkingu przy galerii ATUT. W przypadku osiedla Złocień i części osiedla Śnieżka, które nie dysponują parkingiem podziemnym, problem deficytu miejsc parkingowych jest bardzo duży. Samochody parkują wszędzie.
- Nie powinno się wydawać pozwoleń na budowę bez zabezpieczenia miejsc parkingowych w budynku a nie przy ciągach dróg publicznych. Przy takich rozwiązaniach samochody zabierają przestrzeń publiczną wokół budynków.

## **Wpływ nowych inwestycji**

- Powstanie nowych bloków spowoduje kolejne **problemy związane z brakiem odwodnienia terenu**. Dodatkowo spotęguje problemy już istniejące w tym zakresie, wraz z większym niekorzystnym oddziaływaniem na osiedla/tereny sąsiednie (zwłaszcza Stary Biezanów i Prokocim). Już widać, że nowa inwestycja przy ul. Półłanki jeszcze bardziej zakorkuje skrzyżowanie z ul. Klasztorną. Kluczowe dla dalszego rozwoju tego obszaru jest rozwiązanie problemów z wodą (podtopieniami, zagospodarowaniem wód opadowych, zabezpieczenie przez powodzią).
- Wraz z powstaniem nowych mieszkań **należy liczyć się ze zwiększeniem problemów związanych z odorem** – zdaniem mieszkańców obecna oczyszczalnia nie jest w stanie przyjąć kolejnej (w planach sporej) ilości dodatkowych ścieków;
- Postulat dotyczący **etapowania prac związanych z projektowaniem obszaru konsultacji**: by podzielić obszar na mniejsze części (mniejsze MPZP). Projektowanie zmian dla tego obszaru nie powinno się odbywać w całości – to duży teren, który w różnych częściach ma różne problemy. Z drugiej strony odnotowano głosy mieszkańców piętnujące chaos przestrzenny związany z **punktowym zabudowywaniem terenu** – nowe budynki wielorodzinne tworzą **najczęściej zamknięte enklawy**. Poszatkovanie obszaru na mniejsze plany będzie skutkowało utrwaleniem aktualnego stanu (mieszmasz działalności) i potęgowaniem konfliktów.
- Potrzeba **kontrolowanego wzrostu liczby nowych mieszkańców** – nie zabudowywać wszystkich terenów, należy określić limit możliwy do przyjęcia na ten obszar. Proponowane limity od ok. 5-10 tys. do maksymalnie 50 tys. nowych mieszkańców – przy czym zdecydowana większość uczestników wskazywała na wartości graniczne w okolicach **10 tys. – 20 tys.** (maksymalnie dwukrotność obecnego stanu). Nowe Miasto było projektem sięgnięcia na ten teren takiej ilości nowych, dodatkowych mieszkańców jak całe miasto Tarnów – taka koncepcja nie byłaby możliwa ze względu na szereg ograniczeń, jakie ten teren ma już obecnie przy tej skali zamieszkiwania (ograniczenia komunikacyjne czy też wodne).
- **Nie ma zgody na rozbudowę tej dzielnicy kosztem innych obszarów** – zniszczenie terenów i komfortu życia mieszkańców Starego Biezanowa, który stanie się osiedlem tranzytowym dla nowych mieszkańców.
- Obecnie realizowane są inwestycje mieszkaniowe przy ul. Myśliwskiej i ul. Przewóz, które, gdy powstaną, zakorkują cały okład drogowy przez ul. Saską do ul. Nowohuckiej. Będą to utrudnienia dla całego obszaru („wszystko stanie”), a to główny ciąg komunikacyjny w stronę Dąbia, Łęgu czy Czyżyn.



## DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZA

### Niepewność sytuacji

- Ze strony przedsiębiorców pojawiły się krytyczne oceny wynikające z zawieszenia w próżni działań planistycznych. Prowadzący biznes nadal nie wiedzą czy rozwiązania planowane w MPZP „Nowe Miasto” wejdą w życie lub czy zostaną zmienione i w jakim zakresie. Niepewność dodatkowo potęgują zmiany prawne wprowadzające Plan Ogólny – uczestnicy nie mają o nim praktycznie żadnej wiedzy – nie wiedzą czego się spodziewać i jak on może wpłynąć na ich działalność oraz założenia inwestycyjne. Stabilność i pewność prawa są podstawą w działalności gospodarczej – dotyczy to także aktów prawa miejscowego. Dla niektórych przedsiębiorców wycofanie się z proponowanych rozwiązań planistycznych było określane jako *totalny brak powagi ze strony UM Kraków*.
- Część uczestników zarzucało miastu brak konsekwencji w planowaniu od ogółu do szczegółu (zapisy Studium i wycofanie się z nich na poziomie MPZP).

### Warunki prowadzenia działalności gospodarczej – infrastruktura komunikacyjna i techniczna

- Uczestnicy zwracali uwagę na brak aktualnych badań geologicznych, map zagrożeń powodziowych, analiz dotyczących infrastruktury ściekowej;
- Trudności z uzyskaniem możliwości podłączenia do sieci wodno-kanalizacyjnej;
- Obecna infrastruktura komunikacyjna utrudnia funkcjonowanie firm – drogi nie są przystosowane do manewrowania tirami. Oferta komunikacyjna nie zachęca pracowników do podróży transportem publicznym, z kolei brakuje infrastruktury pieszej i rowerowej mogącej być alternatywą do dojazdów do pracy własnym samochodem.

### Pożądane formy działalności

- Miasto powinno rozwijać na obszarze konsultacji przemysł nowoczesnych/wysokich technologii. *Czysty przemysł jest ok* – taki jego rodzaj można łączyć z funkcją mieszkaniową bez ryzyka konfliktów. Firmy, które obecnie działają na obszarze konsultacji, a nie są uciążliwe dla lokalnych społeczności, mogą pozostać i kontynuować działalność;
- Należy wykorzystać tereny zielone wzdłuż S7 na budowę kompleksu rekreacyjnego (firma (...) od 2021 roku ma decyzję środowiskową na budowę centrum rekreacyjno-hotelowego, ale w decyzji RM w sprawie MPZP zdefiniowano funkcję tego terenu jako zieleni urządzonej i nie ma możliwości zainwestowania). 26h stanowi teren ogrodzony i monitorowany – „najbezpieczniejsze i rodzinne kąpielisko”. Postulat zagospodarowania 30% tego terenu na infrastrukturę rekreacyjno-sportowo-hotelową (taka koncepcja spotkała się z przychylnym stanowiskiem uczestników dyskusji warsztatowej i wychodzi naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców);
- Tereny przemysłowe objęte planem miejscowym Biskupińska powinny jak najszybciej zmienić przeznaczenie pod budownictwo mieszkaniowe (wola przedsiębiorców i właścicieli nieruchomości). Także pozostali dyskutanci godzili się na taką zmianę funkcji przy zabezpieczeniu odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej i społecznej;



- Należy rozbudowywać ofertę usługową – biznes zaspokajający potrzeby lokalnych społeczności. Ten rodzaj działalności nie nadąża za rozbudową terenów mieszkaniowych – brakuje lokali usługowych – pustynia usługowa (gastronomia, fitness, rozrywka – przemysł czasu wolnego).

## Uciążliwe podmioty

- Głosy (przede wszystkim mieszkańców) ukierunkowane na zakończenie funkcjonowania w obecnej lokalizacji podmiotów gospodarnych, które są źródłem uciążliwości i funkcjonują na terenach zalewowych. Postulaty koncentracji zakładów przemysłowych na terenie Kombinatu w Nowej Hucie - *zbyt blisko centrum miasta, żeby tu był przemysł typu sortownie, odpady, recykling*. Potrzeba moratorium na nowe zgody/koncesje dla uciążliwych zakładów;
- Konieczne jest poszanowanie przedsiębiorców i danie im możliwości rozwoju. Przedsiębiorcy proszą miasto o konkretne oferty. W tej chwili nie ma konkretnej oferty na przenoszenie firm;
- Przeniesienie gospodarki odpadami poza granice dzielnicy/miasta budzi poważne pytania o koszty. Brak jasnych informacji i sposobu procedowania ewentualnych przenosin rodzi niepotrzebne spekulacje i domysły - *podobno Miasto chce przedsiębiorców wyrzucić bez odszkodowania*, a potrzebne jest uczciwe rozliczenie z firmami, których się nie chce na tym terenie. W ocenie uczestników miasto nie przygotowało terenów pod przenosiny;
- Koszt potencjalnych przenosin: *kto ma za to zapłacić? Czy Miasto na to stać?* Potrzeba rzetelnych, obiektywnych wycen wartości firm uznanych za uciążliwe dla środowiska i mieszkańców. Konieczny jest ekspercki audyt – wycena wartości firmy i poniesionych dotychczas nakładów inwestycyjnych;
- Decyzje o przenosinach zakładów powinny być poprzedzone rzetelną diagnozą/audytem: *co i kto jest faktycznie źródłem problemów odorowych - a może Drwina tak śmierdzi?* Równocześnie mieszkańcy zwracają uwagę na konieczność stałego i efektywnego monitoringu dopuszczalnych parametrów i norm – nie tylko w kwestii odoru, ale także hałasu;
- Relokacja uciążliwych zakładów budzi zdecydowany protest mieszkańców Nowej Huty uczestniczących w konsultacjach społecznych: *nie ma mowy o przenoszeniu emitentów odoru na obszar Nowej Huty czy Kombinatu. Całe życie mieszkańcy mieli problem z Kombinatem – zapylenie i zanieczyszczenie. Obecnie temat Kombinatu się skończył, sytuacja się zdecydowanie poprawił, a to Miasto Kraków funduje nam nowy problem – zamiast pyłu i zanieczyszczeń mamy dostać smród, czyli „nowy niechciany prezent*;
- Warunkiem pozostania na terenie Rybitw/Płaszowa jest wdrożenie nowych technologii w uciążliwych zakładach: uczestnicy mają co do tego wątpliwość przywołując *przykład oczyszczalni ścieków, gdzie miasto odrzuciło wszystkie oferty przetargowe w związku z modernizacją oczyszczalni w 2021r., a wtedy miało to kosztować 20 mln zł*. Danie możliwości wyboru albo zainwestowanie w modernizację albo opuszczenie terenu. W tym aspekcie powinno się dążyć do współpracy różnych podmiotów (miasto, instytucje naukowe, specjalistyczne służby/inspekcje itp.) przy poszanowaniu praw przedsiębiorców;
- Giełda Rybitwy, tereny magazynowe – spedycja i logistyka generują duży ruch komunikacyjny, powinno dążyć się do zmiany lokalizacji: *to zbyt cenny teren pod magazyny*.

## Polityka dialogu, uzgadnianie stanowisk

- Wg uczestników brakuje rzeczywistych konsultacji, realnego dialogu między Miastem a właścicielami nieruchomości. Uczestnicy mają żal, że często są podawane przez przedstawicieli UM/radnych i media nieprawdziwe i przeinaczone informacje. Brak komunikacji i wymiany informacji z przedsiębiorcami oraz komunikacji z Radami Dzielnic jest poważnym problemem w tej sytuacji. To powoduje zauważalne skłócenie grup mających różne interesy;

- Przedsiębiorcy nie stanowią jednolitej grupy, nie wszyscy są źródłem problemów, o których głośno w mediach – to także wpływa negatywnie na ich działalność - *nie powinno się wrzucać wszystkich firm do jednego worka*;
- Część przedsiębiorców łączy siły, powstał klastr, który jest reprezentacją środowiska gotową do partnerskich rozmów z miastem;
- „Negatywny rozgłos” (związany z odorem i możliwością przenoszenia firm z tego obszaru w inne lokalizacje), jaki uzyskała dzielnica w mediach, hamuje rozwój gospodarczy obszaru – nie wiadomo co będzie, kto może zostać, a kto będzie musiał się przenieść, brak jasności komunikatu;
- Sytuację zaogniły wypowiedzi przedstawicieli władz miasta dotyczące konieczności przenosin przedsiębiorców do Nowej Huty. Według uczestników takie wypowiedzi paraliżują działalność gospodarczą. *Trzeba prowadzić konsultacje z mieszkańcami i przedsiębiorcami, bo w tej chwili panuje ogólny chaos, co z tym terenem zrobić*;
- Przekonanie niektórych przedsiębiorców, że miasto *wymusza* na właścicielach nieruchomości realizację inwestycji celu publicznego poza terenem inwestycji (np. za cenę wydania ZnRID) – poczucie nierówności, narzucania rozwiązań, braku współpracy;
- Przedstawiciele przedsiębiorców kontestują propozycje zmian w MPZP, w szczególności takie, w których dotychczasowe tereny produkcyjne przekształcane są w tereny np. zieleni urządzonej. Przedsiębiorcy uważają, że na zmianach planistycznych nie mogą być stratni – *zmiany przeznaczenia są możliwe, ale takie na których zyskujemy, np. z działalności produkcyjnej na mieszkaniówkę*. Takie praktyki podważają zaufanie do miasta i polityki planowania jego rozwoju. Brak jest dialogu z właścicielami i przedsiębiorcami: opartego o partnerskie traktowanie;
- Odrzucenie uwag mieszkańców do planu Nowe Miasto – obecne jest przekonanie, że dialog jest pozorowany, a *urzędnicy i tak robią swoje*, nie uwzględniając w swoich decyzjach wpływu m.in. na działające zakłady.

## Uzgodnienia – możliwe rozwiązania

### Uzgodnienia na warsztatach miejskich (przyszłościowych)

Po identyfikacji problemów (faza krytyki) oraz fazie utopii (gdzie uczestnicy tworzyli opisy stanu pożądanego, pewnego rodzaju wizji) w ostatniej części dyskusji próbowano dokonać wspólnych ustaleń, kwestii co do których wszyscy (większość) uczestnicy dyskusji grupowych zasadniczo się zgadzali (faza uzgodnień).

#### **Planowanie rozwoju dzielnic (ogólne wskazania):**

Z uzgodnień w grupach dyskusyjnych wskazywano na **sytuację wyjściową**:

- o Brak zgody na utrzymanie stan obecnego – układ urbanistyczny wymaga uporządkowania;
- o „Ta dzielnica musi ożyć”, coś się tu musi zmienić. Obszar ma być funkcjonalny (wielofunkcyjny) i uporządkowany.

#### **Powszechnie opowiadano się za wielofunkcyjnym rozwojem dzielnic:**

- o Zgoda na wielofunkcyjność, łączenie funkcji przemysłowych i mieszkaniowych, byle by było to zaplanowane i z rozmysłem, a nie chaotycznie;

- Planowanie z poszanowaniem istniejących funkcji terenu i praw nabytych. Wzięcie pod uwagę istniejącego stanu i układu obiektów, a *nie rysowanie kresek na mapie terenu, jakby był on czystą kartą*;
- Zadbać o to – bo da się to zrobić – aby sensownie połączyć funkcje mieszkaniowe z produkcyjnymi. Opracować taki plan przekształceń tego obszaru, na jaki stać miasto – na miarę naszych możliwości, który w perspektywie czasu jest realny do wykonania;
- Separacja funkcji mieszkaniowej od funkcji przemysłowej i usługowej z wykorzystaniem pasów zieleni, jako naturalnej izolacji;
- Zapewnienie koegzystencji terenów mieszkaniowych i przemysłowych z zachowaniem terenów rozgraniczających, buforowych zazielenionych oraz odpowiednie kształtowanie układu drogowego (drogi jako również możliwy bufor/odgraniczenie).
- Wielofunkcyjność zaplanowana (zachód to przewaga terenów mieszkaniowych, wschód to tereny przemysłowe odseparowane zielenią od osiedli mieszkaniowych oraz tereny zielone: rekreacyjne);
- Dalszy rozwój funkcji mieszkaniowych powinien koncentrować się na okolicach osiedla Złocień oraz okolicach ul. Mierzeja Wiślana, Biskupińska. Wewnątrz funkcje gospodarcze plus duży kompleks zieleni urządzonej park (Central Park). Strefy mieszkaniowe dobrze urządzone – usługi społeczne, infrastruktura piesza, rowerowa, dobre połączenia komunikacyjne wewnątrz obszaru, windy w budynkach mieszkaniowych itp. Potencjał do zabudowy mieszkaniowej widoczny jest także od ul. Półnanki w stronę S7;
- Wyraźne oddzielenie strefy mieszkaniowej od przemysłowej: część zachodnia od Bągr po Biskupińską zdecydowany charakter wielorodzinnego budownictwa mieszkaniowego z wykupem terenów przemysłowych. Tereny zachodnie (głównie Złocień i nowo budowane osiedla mieszkaniowe): wyraźnie buforowane zielenią od enklaw przemysłowych. Pośrodku miejsce na przemysł.

Wskazywano jednak na warunki które muszą być spełnione przy uporządkowanym i wielofunkcyjnym rozwoju dzielnic. Najpierw **z uwzględnieniem dotychczasowych uwarunkowań (także środowiskowych), w tym potrzeb i interesów dotychczasowych mieszkańców, właścicieli gruntów, przedsiębiorców inwestujących na tym terenie, następnie opracowanie siatki połączeń komunikacyjnych** i przebijający się wszędzie wątek – **ewolucyjne zmiany, a nie rewolucyjny bałagan:**

- Dalszy rozwój tego obszaru powinien być prowadzony w taki sposób, aby nie pomniejszać komfortu życia mieszkających już tam osób, a także mieszkańców sąsiednich dzielnic (okolic) – Stary Prokocim, Bieżanów. Komunikacja to pierwszy krok. Pierwsze **inwestycje** w tej dzielnicy powinny być kierowane **do mieszkańców, którzy tu już są.**
- Przy projektowaniu zmian powinno zostać uwzględnione to jak obecnie funkcjonuje obszar, jak jest już zagospodarowany i jakie są plany **rozwojowe podmiotów tam zlokalizowanych (wydane pozwolenia na budowę, rozpoczęte inwestycje, wydane zezwolenia na prowadzenie działalności)**;
- Przygotowanie dobrze skomunikowanych terenów mieszkaniowych - najpierw drogi i skomunikowanie, później mieszkania;
- Planowanie rozwoju terenu w sposób przemyślany, **uwzględniając ograniczanie ryzyka powodzi i podtopień, smogu, odorów i korków** („nie chcemy powodzi, smogu, odorów i korków”);
- Przekształcenia muszą być realizowane z **poszanowaniem istniejącej zabudowy** oraz z uwzględnieniem i oceną wpływu tych zmian na sąsiadujące dzielnice i obszary mieszkaniowe;

- Najpierw, w **pierwszej kolejności siatka dróg i powiązań komunikacyjnych** (infrastruktura komunikacyjna uwzględniająca interesy mieszkańców, pracowników i przedsiębiorców);
- Brak prymatu dla funkcji mieszkaniowej – **naturalne przekształcenia**. Projektowane zmiany wpasowanie w już istniejącą tkankę/strukturę własności, powiązane z innymi dzielnicami – centrum infrastruktury społeczno-rekreacyjnej dla sąsiednich jednostek;
- Obecnie teren jest w znacznej części niezabudowany – należy zadbać o **odpowiedni plan zagospodarowania/koncepcje urbanistyczną dla obszaru**;
- **Wykup terenów** przeznaczonych pod funkcje publiczne (zielen, drogi) **po godnych, rynkowych cenach**;
- Koniecznym jest **podejmowanie decyzji** o dalszym rozwoju tego obszaru w **oparciu o rzetelną analizę i ocenę wpływów nowych inwestycji czy zmiany funkcji na tym obszarze** w odniesieniu do różnych obciążeń, zagrożeń czy wzmocnienia problemów już występujących, jakie to może wywołać – woda i zagrożenie powodziowe; obciążenie transportowe; dostęp do usług; nadmiarowe potoki samochodów w związku z niedoborem tkanki społecznej itp.;
- **Stara Nowa Huta – wzorem dla realizacji dzielnicy** - rozbudowany dostęp do zróżnicowanych usług.

Były też propozycje planowania na mniejszych obszarach albo przyjęcia już przedyskutowanych (MPZP Biskupińska):

- Rozważenie podziału procesu planistycznego na mniejsze obszary – uzgodnienie przeznaczeń w mniejszej skali z zachowaniem spójności pomiędzy nimi (kilka MPZP zamiast jednego). Próba stopniowego uzgadniania funkcji dla mniejszych terenów może być procesem sprawniejszym, niż uzgodnienie akceptowalnej społecznie wizji dla tak dużego obszaru;
- Uwzględnienie postulatów zawartych w przygotowanym wcześniej MPZP Biskupińska.

W wielu grupowych uzgodnieniach pojawiła się kwestia **formy zabudowy mieszkaniowej terenu**, w tym z dominującymi wskazaniem na **rezygnację z budowy wysokościowców**:

- Wyniki ankiety wskazują na **negatywne nastawienie mieszkańców do bardzo wysokiej zabudowy**;
- **Zagrożenie hydrologiczne** nie sprzyja wysokiej zabudowie;
- Zainwestowanie terenu/zabudowanie wzmacnia problemy hydrologiczne (nieprzepuszczalność podłoża). Dodatkowo występuje **zagrożenie powodziowe w postaci rzeki Serafy**, która niesie wyższe stany wody z uwagi na już intensywną zabudowę okolicznych dzielnic oraz Wieliczki (brak przepuszczalności i chłonności terenu);
- Wyższa zabudowa powoduje większe zagęszczenie ludzi oraz większe natężenie ruchu – spotęgowanie obecnie występujących problemów;
- **Zabudowa do maksymalnie 7-8 pięter, ale rozproszona (70% powierzchni biologicznie czynnej). Zgoda na nie więcej niż 20 000 nowych mieszkańców.**
- **Parkingi kubaturowe, wielopoziomowe (odpowiedni przelicznik) – uwolnić przestrzeń z miejsc parkingowych w poziomie gruntu**;
- Przyczyną obecnych problemów nie są firmy deweloperskie, tylko błędnie zaplanowana zabudowa przestrzeni – **zbyt duża intensywność zabudowy, zbyt mała ilość terenów zielonych**;
- Należy unikać powstania kolejnego chaotycznego osiedla o dominującej roli zabudowy deweloperskiej – negatywne przykłady osiedli Ruczaj, Avia;

- Mniejsza intensywność zabudowy – można dopuścić wyższe budynki, ale uwolnione tereny powinny być bezwzględnie przeznaczone pod zieleń.

Dodatkowe wskazania dotyczące kwestii zabudowy mieszkaniowej:

- Planowane **mieszkania komunalne** powinny być rozproszone w zabudowie mieszkaniowej, a nie koncentrowane, np. cały blok takich mieszkań. Należy brać przykład z Wiednia, gdzie nie ma koncentracji mieszkań socjalnych i komunalnych;
- Na każdym deweloperze należy wymusić, że musi zaprojektować i zrealizować teren zielony, nawet minipark przy zabudowie wielorodzinnej;
- Warto pomyśleć o **szkole średniej** na tym obszarze – i już teraz zaprojektować chodnik do niej. Rozwój infrastruktury społecznej i usług dla mieszkańców (opiekuńcze, zdrowotne i czasu wolnego). Brakujące usługi publiczne - szkoły podstawowe i ponadpodstawowe, żłobki, przedszkola, multifunkcyjny Urząd Miasta (filia), centrum kultury komendy policji, przychodnie, apteki – inwestycje wymagające realizacji;
- Obszar powinien mieć duży i dostępny **teren zielony do spacerów**.

W wielu grupach dyskusyjnych pojawiała się koncepcja **miasta 15-minutowego**. Uczestnicy warsztatów najczęściej to wiązali z:

- **Rozwojem centrów dzielnicowych** – o wiele mniejszych, a nie jedno na cały obszar;
- Rozwojem **centrów lokalnych wewnątrz dzielnic Złocień, Płaszów, ul. Pułkownika Dąbka**;
- Dostępem do zaspokojenia wszystkich potrzeb na terenie dzielnicy – brakuje np. Liceum Ogólnokształcącego;
- Syntezą funkcji mieszkaniowej, przemysłowej i usługowej w jednej dzielnicy;
- **Możliwością zatrudnienia w dzielnicy zamieszkania, brakiem konieczności dojazdu do innych części miasta**;
- Budową **mieszkań blisko miejsc pracy**, przy jednoczesnym stworzeniu warunków do wyboru komunikacji miejskiej (bliskość tramwaju, punktu przesiadkowego);
- Dla Krakowa – obszar z potencjałem, gdzie rzeczywiście można zrealizować idee miasta 15-minutowego (warto to wykorzystać);

Kilkakrotnie pojawiały się także kwestie **zwiększenia finansowania dla dzielnicy**:

- Kraków skupia się na dużych projektach o zasięgu wojewódzkim, krajowym – należy zwiększyć nacisk na projekty lokalne;
- Przedsiębiorstwa wpłacają rocznie 60-70 mln złotych w podatkach CIT, część kwoty powinna być inwestowana przez Urząd Miasta Kraków bezpośrednio na terenie dzielnicy.

## Rozwój sieci komunikacyjnej

### Ogólnie wskazania uczestników dyskusji

- Zachęcenie do **pozostawienia samochodu poprzez zestaw korzyści: komunikacja publiczna** - szybki, niezawodny dojazd;
- Ograniczenie **wjazdu samochodów do Krakowa z zewnątrz**;
- Wykorzystanie technologii (sztuczna inteligencja) w komunikacji miejskiej – autobusy zsynchronizowane w przypadku opóźnień;
- **Wykorzystanie potencjału kolei**;

- **Poprawa nawierzchni chodników/ulic/ścieżek rowerowych** – inwestycje po stronie deweloperów, koszty po stronie inwestora – miasto powinno wymuszać poprawę infrastruktury na realizatorach nowych inwestycji mieszkaniowych;
- **Budowa nowych dróg, chodników, ścieżek rowerowych** stanowi pilną potrzebę;
- Kluczowe **zwiększenie bezpieczeństwa rowerowego** – odnotowane przypadki potrącenia rowerzysty (zgłaszane wypadki w drodze do pracy). Niezbędny jest rozwój infrastruktury rowerowej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, ale także wewnątrz obszaru oraz połączenie w kierunku centrum miasta;
- **Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury drogowej**, dogęszczanie sieci dróg, aby udrażniać ruch samochodowych na terenach zabudowywanych oraz poprawa bezpieczeństwa pieszego poruszania się po terenie (chodniki i oświetlenie poza głównymi ciągami);
- Połączenie **komunikacyjne obszaru z południowym sąsiedztwem (Biezanów, Prokocim)**;
- Zwiększenie **dostępności komunikacji publicznej** zarówno pod względem **częstotliwości i rozkładu kursowania jak i zasięgu** (rozbudowa sieci tramwajowej w stronę wschodnią i południową) oraz **wydłużenie linii tramwajowej**, „udrożnienie” przystanków kolejowych. Funkcjonalne rozwiązania komunikacyjne i dobry transport publiczny są ważne dla wszystkich stron (mieszkańcy, pracownicy, przedsiębiorcy);
- Wykorzystanie projektowanej linii tramwajowej również do obsługi autobusów (wspólne pasy tramwajowo-autobusowe i wspólne przystanki).

**Kluczowe, priorytetowe inwestycje w komunikacji** (uzgodnione w grupach wskazania):

- Priorytet inwestycyjny, to budowa **połączenia tramwajowego do Małego Płaszowa z Osiedla Złocien**, a w dalszej perspektywie połączenie tramwajowe z pętlą Biezanów (wariant minimum: wzmocnienie komunikacji autobusowej – dowozowej do pętli tramwajowych);
- **Przebudowa węzła Przewóz na w pełni bezkolizyjny** – zwiększenie przepustowości w godzinach szczytu;
- **Przedłużenie ul. Domagały wraz z przedłużeniem linii tramwajowej** i odciążenie ruchu z ul. Półłanki;
- Wzmocnienie komunikacji publicznej w obszarze – potrzeba **przedłużenia komunikacji do osiedla Złocien i obwodnicy**;
- **„Otwarcie” przestrzenne obszaru na Biezanów i Prokocim**, udrożnienie komunikacji z południowym sąsiedztwem obszaru (dostępność pieszego, rowerowego i samochodowego);
- **Tramwaj na os. Złocien** wzdłuż ul. Domagały;
- **Nowe połączenia komunikacyjne obszaru w kierunku południowym - tunelem – przedłużenie ulicy Półłanki, przejście pod torami**;
- Poprawa przepustowości na skrzyżowaniu: ul. Christo Botewa / T. Słowiaka i ul. Półłanki;
- ul. Domagały przedłużona do ul. Słowiaka;
- **Tunel lub estakada na przejeździe kolejowym ul. Półłanki i dalej na Biezanów**;
- Udrożnienie drugiego kierunku (obecnie tylko jeden kierunek) w tunelu pod torami: osiedla Złocien – Biezanów;
- Zjazd z A-4 i obwodnicy oraz wjazd na A-4 – przebudowa skrzyżowania, udrożnienie go (*tam się TIR/y „nie składają” – jak się tego nie poprawi to będziemy mieć efekt zjazdu z A-4 na Zakopiankę czyli kilometrowe korki wjazdowe*);
- Synchronizacja świateł aby była zielona fala przejazdu głównym ciągiem komunikacyjnym: Surzuckiego – Botewa – Słowiaka;
- Bezkolizyjna pętla tramwajowa (przy ul. Lipskiej);
- Więcej nawrotek w ciągu ulic Surzuckiego – Botewa – Słowiaka.

### **Wykorzystanie terenów sąsiadujących z linią kolejową**

- **Wzór – rozwijające się osiedla przy liniach kolejowych z Warszawy (Warszawa);**
- Większa liczba połączeń północ-południe (np. z konsultowanego obszaru do Bieżanowa) przez linię kolejową (ale: rezygnacja ze szlabanów na rzecz **przejazdów nad oraz pod torami**).

### **Kwestie środowiskowe**

W większości uzgodnień kwestie dotyczyły **kwestii wody, podtopień, zalewania**, rewitalizacji Drwiny i innych kwestii związanych ze stosunkami wodnymi na tym terenie. Równie często proponowano pomysły **ograniczające lub likwidujące źródła odoru** (w tym **rozwiązania problemów z uciążliwymi dla środowiska przedsiębiorstwami**) oraz sporadycznie z ochroną terenów zielonych.

- Konieczne zabezpieczenie terenu przed zalewaniem, podtopieniami – podjęcie inwestycji służących odwodnieniu terenu, czyszczenie rowów, cieków, poprawa spławności cieków, rozwój infrastruktury burzowej itp.;
- Rewitalizacja Drwiny – poprawa jakości i czystości wody w potoku – jeżeli jest to możliwe to ukształtowanie na tej bazie dodatkowej, linearnej strefy rekreacji na obszarze;
- Całościowe spojrzenie na problem wody na obszarze i zaprojektowanie wielotorowych rozwiązań, które nie punktowo rozwiązują problem podtopień (np. przy ul. Półłanki), a jednocześnie pogłębią czy przeniosą problem podtopień na inne, sąsiednie tereny;
- Rozwój sieci kanalizacyjnej oraz spójne (obejmujące cały obszar) działania na rzecz uregulowania stosunków wodnych i ograniczenia ryzyka podtopień (kanalizacja deszczowa, melioracja);
- Działania pomagające uregulować stosunki wodne na obszarze – rozwój kanalizacji burzowej, melioracja i retencja;
- Modernizacja sieci wodociągowej i oczyszczalni ścieków;
- Modernizacja oczyszczalni ścieków (hermetyzacja) i uporządkowanie przestrzeni nad Drwiną, na terenach Petronetu (obecnie dzikie wysypiska – 90—1200 ton śmieci) – wykorzystanie ich potencjału pod nowe tereny zielone;
- Hermetyzacja oczyszczalni ścieków i nowe technologie w zakładach uciążliwych odorowo, albo nowe lokalizacje w przypadku braku prośrodowiskowych inwestycji;
- Podejście do rozwiązania problemów odorowych powinno być dwukierunkowe – z jednej strony powinno się dążyć do całkowitej hermetyzacji procesów – tam gdzie praktycznie nie jest możliwe przeniesienie działalności (np. oczyszczalnia ścieków), a z drugiej dążyć do relokacji działalności uciążliwych odorowo, ale na uczciwych zasadach (odpowiedni poziom odszkodowań);
- Ochrona terenów zielonych takich jak Brzegi, zespół stawów, staw przy cegielni, dolina Wisły;
- Konieczność zadbania o odpowiednią retencję wody, powierzchnia biologicznie czynna powinna wynosić minimum 30% - radykalne podejście, „bez zamienników”;
- Zieleń urządzona powinna stanowić spójną całość z nieurządzoną – należy dbać o jedną i drugą, co powinno odzwierciedlać się w poziomie finansowania.

### **Przedsiębiorstwa uciążliwe dla środowiska i mieszkańców**

W tym zakresie uzgodnienia dotyczyły całego spektrum zjawiska - **od ograniczenia skutków działalności przedsiębiorstw po ich całkowitą likwidację lub przeniesienie** poza omawiany obszar. Wskazywano **na sposoby ograniczenia skutków działalności „trudnych” firm** oraz konkretyzowano warunki, na jakich powinno się **zaprzestać działalności** (propozycja atrakcyjnych terenów pod **nowe**

**lokalizacje, ewolucyjny charakter przekształceń, godziwe odszkodowania**, indywidualne podejście). W kilku przypadkach w uzgodnieniach wskazywano, że Nowa Huta nie chce takich „trudnych” firm:

- Oczyszczalnia ze względu na koszty ewentualnego przeniesienia powinna jednak zostać, ale niezbędna jest jej modernizacja i hermetyzacja uciążliwych procesów;
- Należy ograniczyć (zmodernizować) funkcjonowanie oczyszczalni i garbarni;
- Likwidacja lub przeniesienie działalności typu Garbarnia – zakłady uciążliwe dla społeczności nie powinny funkcjonować w otoczeniu zabudowy mieszkaniowej;
- Oczekuje się przygotowania przez Miasto propozycji atrakcyjnych terenów (poza dyskutowanym obszarem) dla prowadzenia działalności trudnej dla akceptacji przez obecnych i późniejszych mieszkańców;
- Współpraca przy ograniczaniu odoru: miasto, przedsiębiorcy, mieszkańcy, instytucje ochrony środowiska. Doprowadzenie do włączenia do Zespołu ds. przeciwdziałania odoryzacji przedsiębiorców lokalnych, a nie tylko instytucje miejskie;
- Zbadać wpływ kanalizacji sanitarna, opadowa/burzowa na stan powietrza w dyskutowanym obszarze bo odium krytyki spada na przedsiębiorstwa;
- Przedsiębiorcy nie wykluczają chęci zmiany lokalizacji. Podstawowe warunki: domknięcie obwodnicy Krakowa, zintegrowanie obszaru, zachęty do lokalizacji. Po spełnieniu warunków możliwe, że niektórzy przedsiębiorcy mogą dobrowolnie przenieść działalność;
- Relokacje działalności gospodarczych powinny być przeprowadzane w myśl strategii win-win, **godziwe odszkodowania, atrakcyjne propozycje: tak, aby każdej ze stron się to opłacało**. Koniecznie należałoby zastosować indywidualne podejście w rozmowach z przedsiębiorcami i właścicielami nieruchomości;
- Potrzeba indywidualizacji rozmów i ustaleń z przedsiębiorcami prowadzącymi działalność w obszarze i będącymi właścicielami nieruchomości. **Wypracowywanie zmian na zasadzie ewolucyjnej, a nie rewolucyjnej, z uwzględnieniem zindywidualizowanego podejścia w zakresie planów i możliwości zmian** dot. zakładów zlokalizowanych na konsultowanym obszarze;
- Zamiast w odszkodowania dla firm, którym proponuje się przeniesienie lokalizacji, należy inwestować m.in. w symulacje – *jakie potrzeby miałaby dzielnica gdyby przybyło np. 10 000 mieszkańców? Ile potrzebna miejsc pracy?* Itp.;
- **Nowa Huta nie chce przyjmować do siebie „trudnych” zakładów przemysłowych;**
- Proces przenoszenia zakładów emitujących przykre zapachy powinien każdorazowo odbywać się w porozumieniu ze społecznością i po uzyskaniu akceptacji społecznej (szeroki proces konsultacji). Nie ma zgody na przeniesienie uciążliwych działalności na teren Nowej Huty.

### **Przedsiębiorczość**

Poza budzącą największe kontrowersje obecnością na konsultowanym terenie firm szkodliwych dla środowiska, kwestie przedsiębiorczości nie budziły nadmiernych emocji. Akceptując wielofunkcyjność obszaru (połączenie funkcji mieszkaniowych z działalnością gospodarczą) wskazywano w uzgodnieniach na kwestię ewentualnych odszkodowań przy zmianach przeznaczenia terenów, na niestabilność przepisów i niepewność w gospodarowaniu oraz na modernizację i częściową zmianę dotychczasowej działalności (np. Rybitwy):

- **Zachowanie istniejącego biznesu** – wolne przestrzenie uzupełnione zabudową mieszkaniową;
- Tereny już zagospodarowane przez przedsiębiorców w pierwszej kolejności powinny być przekształcane na działki pod zabudowę mieszkaniową (zmiana tylko na lepsze – z terenów produkcyjno-usługowych na mieszkaniowe: **przedsiębiorca nie może być stratny na zmianie przeznaczenia**);



- Tereny obecnie niezagospodarowane w pierwszej kolejności przeznaczać pod zielenią urządzoną i nieurządzoną;
- **Niestabilność czy niepewność w zakresie przepisów prawa** i wytycznych przestrzennych oraz brak poczucia trwałości decyzji podejmowanych przez władze miasta powodują wiele obaw wśród inwestorów i właścicieli nieruchomości, co blokuje inwestowanie na tym terenie i jego rozwój;

### **Plac targowy Rybitwy - modernizacja**

- Niezbędna zmiana organizacji ruchu – wyjazd i wjazd z różnych stron placu, obecne rozwiązanie negatywnie wpływa na płynność ruchu;
- Plac pełni wartościową rolę – zaopatrzenie dla wielu ludzi, w tym restauratorów krakowskich;
- Placu nie należy zamykać ani przenosić – należy poddać go modernizacji oraz wprowadzić zmianę organizacji ruchu wewnątrz placu.

### **Dialog i komunikacja społeczna**

W dyskusjach grupowych także w fazie uzgodnionych postulatów pojawiły się także kwestie związane z komunikacją społeczną i potrzebą prowadzenia dialogu między głównymi aktorami funkcjonującymi na planowanym obszarze zmian. **Stworzenie płaszczyzny dyskusji, wymiana rzetelnych informacji, współpraca przy rozwiązywaniu problemów i kwestia budowy zaufania były dominującymi postulatami:**

- Miasto słucha – miasto rozmawia konstruktywnie, otwarcie i uczciwie z mieszkańcami, właścicielami nieruchomości i przedsiębiorcami oraz umożliwia prowadzenie dialogu w grupach interesariuszy (pomiędzy mieszkańcami, przedsiębiorcami itd.);
- Budowanie wzajemnego zaufania między wszystkimi grupami sporu;
- Stałe rozmowy (kontynuacja), wymiana rzetelnych informacji między Miastem, przedsiębiorcami i mieszkańcami jest postulatem wszystkich stron;
- Warunek realizacji zmian to dialog na linii miasto-mieszkańcy-przedsiębiorcy-właściciele nieruchomości;
- Zaufanie i dialog jako podstawa prowadzenia działań związanych z przekształcaniem dotychczasowych funkcji terenu (uczciwość i konsekwencja w prowadzeniu procesu).
- Stworzenie pola do rozmów mieszkańców, przedsiębiorców i Miasta.

## PODSUMOWANIE

W konsultacjach realizowanych w formie **warsztatów** wzięło łącznie udział **213** uczestników i uczestniczek (w tym 163 osoby zarejestrowały się do udziału w warsztatach, a 50 osób dołączyło do spotkania bez wypełnienia formularza zgłoszeniowego, przychodząc bezpośrednio na spotkanie). Największym zainteresowaniem cieszyły się warsztaty partycypacyjne w Dzielnicy XII, w których uczestniczyło 49 osób, porównywalna frekwencja była także w ostatnich warsztatach przyszłościowych organizowanych w Nowej Hucie – 47 osób.

Ze względu na nieprzekroczenie maksymalnej liczby uczestników w każdym z warsztatów, organizator umożliwił osobom zgłaszającym się udział w więcej niż jednym spotkaniu. Tym samym jedna osoba wzięła udział we wszystkich warsztatach, 5 osób uczestniczyło przynajmniej we czterech, 7 osób wzięło udział w trzech spotkaniach, a 22 osoby pojawiły się na co najmniej dwóch spotkaniach. **Jednorazowy udział odnotowano w przypadku 123 uczestników i uczestniczek warsztatów.**

## MOŻLIWE ROZWIĄZANIA – WNIOSKI

Przeprowadzone warsztaty konsultacyjne, a w ramach nich odbyte dyskusje/ rozmowy z ponad dwustu uczestnikami, **nie pozwalają na sformułowanie jednoznacznych wskazań co do planów zmian na terenie dzielnicy XII i XIII.** Mamy do czynienia z **całym spektrum poglądów**, co wydaje się naturalne w sytuacji gdy w dyskusjach brali udział reprezentanci różnych środowisk, o zróżnicowanych interesach: przedsiębiorcy funkcjonujący na konsultowanym terenie, ich pracownicy (a zarazem w części także mieszkańcy obszaru), „starzy” i „nowi” mieszkańcy, właściciele nieruchomości oraz przedstawiciele organizacji pozarządowych.

**Natomiast, ogląd całości pozwala na wskazanie kilku ogólnych refleksji:**

Wnioski	Stanowisko Prezydenta Miasta Krakowa odnośnie proponowanych rozwiązań - uzasadnienie
Brak zgody na utrzymanie stanu obecnego – układ urbanistyczny i infrastruktura wymaga uporządkowania i rozbudowy, „ta dzielnica musi ożyć”, coś się tu musi zmienić.	Obowiązujący dokument Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Kraków z 2014r. wskazuje na przeobrażenie tej części miasta w kierunku zabudowy mieszkaniowej i usługowej. Obszar ten został zakwalifikowany pod realizację jednego z kluczowych wielofunkcyjnych centrów miejskich w systemie węzłów aktywności metropolitalnej. Rejon ten oznaczono jako projektowany ośrodek rozwoju gospodarczego oraz jako główne centrum rozwoju – ośrodek centrotwórczy łączący funkcje mieszkaniowe, gospodarcze, naukowe i publiczne.
<b>Poprawa jakości i rozbudowa infrastruktury drogowej, dogęszczanie sieci dróg, aby</b>	Zostały podjęte działania mające na celu poprawę dostępności komunikacyjnej obszaru poprzez

<p>udrażniać ruch samochodowych na terenach zabudowywanych oraz poprawa bezpieczeństwa pieszego poruszania się po terenie (chodniki i oświetlenie poza głównymi ciągami).</p>	<p>realizację połączenia ulicy Domagały bezpośrednio z ulicą Tadeusza Śliwiaka. Takie działanie umożliwia realizację drugiego, oprócz ulicy Półłanki, alternatywnego połączenia komunikacyjnego obszaru z układem drogowym wyższego rzędu. Przedłużenie ulicy Domagały odciąży ulicę Półłanki i zapewni bezpośrednie włączenie części wschodniej obszaru, w tym m.in. osiedla Złocien do ulicy Tadeusza Śliwiaka.</p>
<p>Zwiększenie <b>dostępności komunikacji publicznej</b> zarówno pod względem <b>częstotliwości</b> i rozkładu <b>kursowania</b> jak i <b>zasięgu</b> (rozbudowa sieci tramwajowej w stronę wschodnią i południową) oraz <b>wydłużenie linii tramwajowej</b>, „udroźnienie” przystanków kolejowych (<b>wykorzystanie potencjału kolei</b>).</p>	<p>Zostały podjęte działania mające na celu zwiększenie dostępności publicznej poprzez realizację przedłużenia linii tramwajowej z Małego Płaszowa w pierwszej kolejności do osiedla Złocien. Takie działanie ma na celu wzmocnienie obsługi komunikacyjnej tego obszaru, oraz zapewnienie sprawnego połączenia z centrum miasta.</p>
<p><b>Ograniczenie lub likwidacja źródła odoru</b> (w tym rozwiązanie problemów z uciążliwymi dla środowiska przedsiębiorstwami).</p>	<p>W Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta Krakowa zostały zabezpieczone środki finansowe, umożliwiające modernizację i hermetyzację oczyszczalni Płaszów.</p> <p>Natomiast odnosząc się do istniejących uciążliwych przedsiębiorstw zajmujących się gospodarką odpadami w oparciu o obowiązujący plan miejscowy „Płaszów-Rybitwy” wyjaśnia się, że ze względu na obowiązujące przepisy, miasto Kraków ma ograniczone możliwości interwencji w tym zakresie.</p>
<p>Przyzwolenie na wielofunkcyjność, łączenie funkcji przemysłowych i mieszkaniowych, w sposób przemyślany i planowy, z poszanowaniem istniejących funkcji terenu i praw nabytych.</p> <p>Separacja funkcji mieszkaniowej od funkcji przemysłowej i usługowej z wykorzystaniem pasów zieleni (jako naturalnej izolacji), terenów rekreacyjnych oraz układu drogowego.</p>	<p>Wyjaśnia się, że obecnie obszar ten charakteryzuje się dużą różnorodnością w zakresie struktury podmiotów na nim gospodarujących, jak i funkcji dotychczas tu realizowanych. Łączenie np. funkcji i działalności związanej z gospodarowaniem odpadami, która na tym obszarze jest prowadzona oraz funkcji mieszkaniowej jest niewskazana, z uwagi na występujące na tym tle konflikty społeczne.</p>

<p>Dalszy rozwój funkcji mieszkaniowych powinien koncentrować się na okolicach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- osiedla Złocien</li> <li>- okolice ul. Mierzeja Wiślana, ul. Biskupińska,</li> <li>- potencjał do zabudowy mieszkaniowej - od ul. Półtangi w stronę S7.</li> </ul>	<p>Obowiązujący dokument Studium umożliwia rozwój funkcji mieszkaniowej we wskazanych lokalizacjach. Natomiast wymaga to zmiany obowiązującego mpzp „Płaszów-Rybitwy”, który nie pozwala na realizację zabudowy mieszkaniowej w tej części.</p>
<p>Strefy mieszkaniowe dobrze urządzone – usługi społeczne, infrastruktura piesza, rowerowa, dobre połączenia komunikacyjne wewnątrz obszaru, windy w budynkach mieszkaniowych itp.</p> <p>Wewnątrz obszaru: funkcje gospodarcze plus duży kompleks zieleni urządzonej park (central park).</p>	<p>Wskazane działanie możliwe do realizacji w oparciu o obowiązujący dokument Studium, który wskazuje na przeobrażenie tej części miasta w kierunku nowoczesnej zabudowy mieszkaniowej i usługowej.</p>
<p>Wielofunkcyjny rozwój dzielnic winien uwzględniać dotychczasowe uwarunkowania (także środowiskowe) oraz potrzeby i interesy dotychczasowych mieszkańców, właścicieli gruntów, przedsiębiorców inwestujących na tym terenie, w oparciu o dobre skomunikowanie obszaru.</p> <p>Preferowana jest całościowa i spójna wizja planistyczna dla tego obszaru, a nie fragmentaryczne pomysły, które w efekcie powodują chaos przestrzenny.</p>	<p>Wskazane działanie możliwe do realizacji w oparciu o obowiązujący dokument Studium, który wskazuje na kompleksowe przeobrażenie tej części miasta w kierunku realizacji multifunkcyjnej dzielnicy obejmującej zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, zabudowę usługową zarówno o charakterze usług lokalnych, jak i usług metropolitalnych. Działanie to wymaga zmiany obowiązującego mpzp „Płaszów-Rybitwy”.</p>

Załącznik do dokumentu:

„Zapisy dyskusji grupowych i refleksji odroczonej”