



„Ławka dialogu” w Opatkowicach - pytania i odpowiedzi

2024-09-27

27 czerwca 2024 r. odbyło się otwarte spotkanie prezydenta Aleksandra Miszalskiego z mieszkańcami Opatkowic.

Mieszkańcy zadawali pytania, na które odpowiadały właściwe wydziały Urzędu Miasta Krakowa i miejskie jednostki. Poniżej zebrane zostały wszystkie pytania wraz z udzielonymi na nie odpowiedziami.

W trakcie spotkania prezydent Aleksander Miszalski przekazał mieszkańcom doniesienia o tym, że firma InPost nie będzie chciała realizować budzącej kontrowersje inwestycji, jeśli będzie to oznaczało skłócenie firmy z lokalnymi mieszkańcami.

[Zobacz fotogalerię!](#)

Wykaz skrótów:

- AU – Wydział Architektury i Urbanistyki
- IR – Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu
- KEGW – Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
- MPK – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie
- PINB – Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego
- PMK – Prezydent Miasta Krakowa
- WS – Wydział Kształtowania Środowiska
- ZDMK – Zarząd Dróg Miasta Krakowa
- ZIS – Zarząd Infrastruktury Sportowej
- ZTP – Zarząd Transportu Publicznego

Pytania:

Legenda:

- **1a-q i 2a-f** – problemy i wątpliwości dotyczące inwestycji przy ul. Inwestycji Lokalnej
 - **3-24** – pozostałe pytania mieszkańców.
1. Problemy i wątpliwości dotyczące inwestycji budowlanej przy ul. Inicjatywy Lokalnej, zgłoszone przez stronę społeczną:
 - a. [Budowa sortowni InPost na ul. Inicjatywy Lokalnej i w związku z tym przebudowa drogi na całej długości.](#)
 - b. [Droga już teraz jest bardzo obciążona w związku z przebudową Trasy Zakopiańskiej. Jest ograniczenie do 30 km/h, ale nikt się do tego nie stosuje.](#)
 - c. [Inwestor wskazuje, że do obsługi hali będzie wykorzystywanych dziennie 180 samochodów dostawczych, 130 samochodów osobowych i samochody ciężarowe. Co za tym idzie - wzrost hałasu, w tym w nocy \(dopuszczalne normy hałasu to w dzień 40 db, a w nocy - 30 db w mieszkaniu, zaś inwestor deklaruje, że na elewacji, poziom hałasu](#)



- będzie wynosił ok. 67 db), oświetlenie w nocy, wzrost emisji spalin, zagęszczenie ruchu.
- d. Cztery lata temu mieszkańcy zwracali się do ZDMK o ustanowienie stery zamieszkania, ale ZDMK stwierdziło, że to droga tranzytowa, więc to niemożliwe. Nie zgodzono się także na wprowadzenie szykan.
 - e. Część mieszkańców ma zostać wywłaszczona ze swoich działek. Mieszkańcy będą musieli na własny koszt wykonać zmiany miejsca wjazdu na swoje posesje?
 - f. Budowa drogi ma być prowadzona na podstawie ZRID. ZDMK informuje, że przebudowa jest stricte po to, aby był dojazd do sortowni (zwiększenie dopuszczalnego tonażu). Mieszkańcy mają więc wątpliwości, gdzie w tym cel publiczny?
 - g. Mieszkańcy chcą się dowiedzieć, jaki jest udział finansowy miasta w tej inwestycji?
 - h. Samochody przy okazji inwestycji i już po jej realizacji mają się poruszać także ulicami Dzikiej Róży i Smoleńskiego, mimo że nie ma tam chodnika.
 - i. Mieszkańcy obawiają się utraty wartości nieruchomości przy tak dużej inwestycji.
 - j. Problem z wylewami rzeki Wilgi - inwestor uzyskał odstępstwo od limitu na zrzut wody, co może dodatkowo nasilić problem.
 - k. Inwestora zwolniono z obowiązku retencji ponad 50 proc. wody.
 - l. Inwestor zamierza podnieść teren inwestycji o 1 m - różnica względem poziomu domów w sąsiedztwie to 2 m. To także może sprzyjać zalewaniu budynków mieszkalnych.
 - m. Wstrząsy generowane przez budowę będą prowadzić do uszkodzeń budynków - np. pęknięcia elewacji. Większość domów z lat 80., więc ich stan może być różny.
 - n. Oddziaływanie inwestycji nie powinno wykraczać poza granice samej inwestycji. Jednak według mieszkańców inwestycja wpłynie na okolicę.
 - o. Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego zabrania budowy na tej działce obiektu magazynowego. Inwestor obszedł to, usuwając z projektu nazwę „obiekt magazynowy” (wcześniej, gdy w nazwie projektu fraza „obiekt magazynowy” występowała, Prezydent Miasta Krakowa wydał decyzję odmowną dotyczącą pozwolenia na budowę, co podtrzymało Samorządowe Kolegium Odwoławcze).
 - p. W Wydziale Architektury w październiku był inny wniosek, a w grudniu - inny. Tym razem bez pieczętek. Mieszkańcy zastanawiają się, jak do tego doszło.
 - q. Czy inwestycja ma wpływ na obecności gatunków chronionych w sąsiedztwie?
2. Pytania prezydenta Aleksandra Miszałskiego w sprawie inwestycji przy ul. Inicjatywy Lokalnej:
- a. Co zrobić, żeby do inwestycji w tej formule nie dopuścić?
 - b. Czy można nie procedować dalej ZRID-u?
 - c. Czy poza nazwą zmieniło się coś we wniosku (Ad. pyt. 1o)?
 - d. Jaki jest wpływ przewidywanego ruchu samochodowego przy okazji



inwestycji?

- e. Proszę o niezwłoczne wyjaśnienie sytuacji z podmianą dokumentów. (Ad. pyt 1p).
- f. Czy system godziny pracy podlega jakiegokolwiek ocenie administracyjno-prawnej (obawy mieszkańców o hałas w nocy) (Ad. pyt. 1c)?

Pozostałe pytania:

- 3. Na odcinku Jerzego Smoleńskiego do Dzikiej Róży nie ma chodnika ani odwonienia. Czy jest szansa na taką inwestycję?
- 4. Stanowisko Rady Dzielnicy w sprawie inwestycji było negatywne. Dlaczego nie zostało to uwzględnione?
- 5. Czy powstanie plan ewakuacji miasta? Jeśli tak, jakie dane będą udostępnione? Czy szpitale w razie *blackoutu* będą w stanie funkcjonować? Czy będzie mapa z punktami wody pitnej?
- 6. Budżet obywatelski - mieszkańcy proszą o wymianę nawierzchni, dobudowę chodnika. Takie rzeczy nie powinny być realizowane z BO, dlaczego takie projekty przechodzą?
- 7. Od roku jest tylko jeden autobus nocny (zachodnia strona zakopianki). Mieszkańcy po godzinie 23.00 nie mają jak wrócić do domu. Jak rozwiązać ten problem?
- 8. W wakacje i weekendy autobus do pętli Borek Fałęcki, po zachodniej stronie trasy zakopiańskiej, jeździ co 40 minut. Co można z tym zrobić?
- 9. Tramwaj na Kliny to bardzo dobre rozwiązanie, ale dobrze, żeby było także połączenie autobusowe między Klinami a przystankiem Kraków Opatkowie. Czy uda się zrealizować taką inwestycję?
- 10. Zaplanowany P&R przy stacji kolei. Parking jest zajęty przez brak miejsc przy pobliskim osiedlu. Czy powstanie P&R ze szlabanami - takimi rozwiązaniami, które zniechęcą mieszkańców pobliskich osiedli do wykorzystywania go?
- 11. Zbiorniki retencyjne zalewają lokalnych mieszkańców, nadzór budowlany w ogóle nie interweniuje - zbiorniki retencyjne są wypuszczane na domy niżej (ul. Taklińskiego, Zakarczmie).
- 12. Czy jest możliwa budowa chodnika do szkoły nr 134?
- 13. Czy da się podnieść przejazd rowerowy do kat. E - pozwoliłoby to dostać się pod stację Kraków Opatkowie?
- 14. Na ul. Taklińskiego - łącznik w kierunku Skawiny - ograniczenia prędkości co kawałek się zmieniają, przez co ludzie się do nich przestają stosować. Czy można je ujednoczyć?
- 15. P&R przy przystanku SKA, poszerzenie ul. Studniarskiego do 6,5m, mała pętla autobusowa, więcej miejsc parkingowych przy osiedlu - czy takie pozycje mogą znaleźć się w budżecie?
- 16. Ulice Zakarczmie, Taklińskiego - domy zalewane, prośba o rozbudowę ul. Zakarczmie. W zimie rozważano zamknięcie tej ulicy, bo napływ wody był tak duży, że lód miał grubość 50 cm.
- 17. Osiedle TBS Złocien, właściciel chce sprzedać staw na ul. Smoleńskiego - wydział skarbu rozpoznał działkę i wydał decyzję, że działka nadaje się do



zakupu przez GMK, bezpośrednio za stawem działki zostały sprzedane deweloperowi. Deweloper interesuje się zakupem stawu. Staw wymaga rewitalizacji, są tam też gatunki inwazyjne. Czy istnieje możliwość wykupu stawu?

18. OSS Opatkowiec - co zrobić, aby poprawić stan techniczny klubu?
19. Ul. Ważewskiego - odpływ jest do Biedronki, z Biedronki odpływ wody zalewa drogę, sąsiednie działki. Co można z tym zrobić?
20. Lampy uliczne oświetlają korony drzew, bo są drzewa niewycięte wzdłuż ul. Ważewskiego. Czy jest możliwość podcięcia tych drzew?
21. Na działce, w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, wskazana jest zielen publiczna, a od 18 lat są doprowadzone wszystkie media, jest postawiony budynek. Czy jest możliwość przekształcenia działki w działkę budowlaną?
22. Ul. Smoleńskiego do pętli wymaga przebudowy oraz budowy chodnika.
23. Na odcinku od ul. Inicjatywy Lokalnej do ul. Dzikiej Róży jest bardzo niebezpiecznie z powodu wysokiej prędkości, z którą jeżdżą samochody. Czy jest możliwa przebudowa?
24. Droga (ul. Bochnaka) prowadząca do ZSP nr 13 nie posiada pobocza ani chodnika. Ulica uzyskała ZRID, ale wypadła z wieloletniej prognozy finansowej. Czy da się coś z tym zrobić?

Odpowiedzi:

1a. Budowa sortowni InPost na ul. Inicjatywy Lokalnej i w związku z tym przebudowa drogi na całej długości.

WS: Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach 19 stycznia 2024 r. (znak WS-04.6220.25.2023.KS) została wydana dla przedsięwzięcia polegającego na realizacji parkingów naziemnych wraz z towarzyszącą infrastrukturą oraz instalacji do naziemnego magazynowania paliw, w ramach inwestycji: „Sortownia paczek/przesyłek kurierskich wraz z segmentami socjalno-biuroowymi oraz niezbędną infrastrukturą techniczną i komunikacyjną w rejonie ulicy Inicjatywy Lokalnej oraz Jerzego Smoleńskiego w Krakowie”.

Obsługa komunikacyjna obiektu przewidziana jest od ul. Inicjatywy Lokalnej poprzez dwa projektowane zjazdy (zjazdy realizowane będą w ramach rozbudowy ul. Inicjatywy Lokalnej na podstawie decyzji ZRID). Rozbudowa dróg ul. Smoleńskiego, ul. Poronińskiej oraz ul. Inicjatywy Lokalnej ułatwiająca obsługę komunikacyjną tego rejonu i umożliwiająca również obsługę projektowanego zespołu usługowego sortowni nie stanowiła elementu wniosku o wydanie decyzji środowiskowej.

ZDMK: W rejonie objętym inwestycją niedrogową obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Opatkowiec-Wschód, zatwierdzony uchwałą Nr CIII/1040/06 Rady Miasta Krakowa z 1 marca 2006 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego nr 407, poz. 2562 ze zm.). Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego należy do aktów prawa miejscowego ustanowionego przez radę gminy w formie uchwały i stanowi rodzaj aktu powszechnie obowiązującego skierowanego do mieszkańców poszczególnych jednostek podziału terytorialnego.



Zgodnie z miejscowym planem obszar działki nr 60/18 obręb 88 jednostka ewidencyjna Podgórze został oznaczony symbolem 24U(c) – tereny zabudowy usługowej (usług komercyjnych). W celu zapewnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanej na działce nr 60/18 obręb 88 jednostka ewidencyjna Podgórze inwestycji została opracowana koncepcja obsługi komunikacyjnej przy uwzględnieniu zwiększonego przez inwestycję natężenia ruchu. W koncepcji został przedstawiony program inwestycyjny w zakresie rodzaju planowanych usług przy równoczesnym dostosowaniu geometrii i parametrów technicznych układu drogowego do planowanego natężenia ruchu samochodowego i pieszego. Załączono szczegółową obsługę komunikacyjną obiektu w oparciu o projektowane zjazdy o parametrach adekwatnych do rodzaju zagospodarowania, zapewniających prawidłowy i bezpieczny dojazd oraz dojście. Z uwagi na obsługę komunikacyjną planowanego obiektu przez pojazdy ciężarowe przedłożono przewidywane natężenie ruchu na zjazdach (w jednostce czasu), przejezdności dla największego pojazdu wzorcowego wraz z podaniem jego parametrów.

Zakresem inwestycji drogowej zapewniającej prawidłową obsługę komunikacyjną zamierzenia inwestycyjnego została objęta przebudowa/rozbudowa układu drogowego obejmująca:

- Rozbudowę ul. Poronińskiej (w dowiązaniu do inwestycji realizowanej przez GDDKiA pn.: „Rozbudowa węzła Kraków Południe na skrzyżowaniu A4 i DK7”), budowę ronda na skrzyżowaniu ulic: Jerzego Smoleńskiego i Poronińskiej, rozbudowę ul. Jerzego Smoleńskiego na odcinku od ul. Poronińskiej do ul. Inicjatywy Lokalnej oraz rozbudowę ul. Inicjatywy Lokalnej (na odcinku przyległym do działki nr 60/18 obręb 88 Podgórze) – inwestycja drogowa 1
- Budowę dojścia pieszych od projektowanej inwestycji do istniejącego przy ul. Zakopiańskiej (w rejonie ul. Poronińskiej) przystanku komunikacji zbiorowej. Chodnik zostanie zaprojektowany wzdłuż ul. Inicjatywy Lokalnej oraz ul. Zakopiańskiej i dowiązany do procedowanej (przez GDDKiA we współpracy z Gminą Miejską Kraków) inwestycji – inwestycja drogowa 2.

Rozwiązania techniczne układu drogowego (jezdnia wraz z obustronnymi chodnikami) uwzględniające warunki przejezdności oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego opracowane zgodnie z obowiązującymi przepisami zostały zaopiniowane w Wydziale Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK, Zarządzie Transportu Publicznego w Krakowie oraz Zarządzie Inwestycji Miejskich w Krakowie. Dokumentacja projektowa (projekt architektoniczno-budowlany branży drogowej) dla inwestycji drogowej pn. „Rozbudowa dróg gminnych klasy L: ul. Inicjatywy Lokalnej nr 603725K, ul. Poronińskiej nr 603118K, oraz ul. Jerzego Smoleńskiego nr 603318K w Krakowie” została uzgodniona pismem znak: znak: RU.461.1.567.2023 z 12 lipca 2023 r. ze zmianami określonymi pismem znak: znak: RU.461.1.567.2023(3) z 14 listopada 2023 r., (jednostka projektowa: Firma Inżynierska ARCUS Sp. z o.o.) w zakresie zgodnym z zawartą 2 czerwca 2023 r. umową nr 304/U/ZDMK/2023 o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej oraz umową o współfinansowanie.

1b. Droga już teraz jest bardzo obciążona w związku z przebudową Trasy Zakopiańskiej. Jest ograniczenie do 30 km/h, ale nikt się do tego nie stosuje.

ZTP: Dokumentacja dla zadania związanego z przebudową układu drogowego w związku z planowaną inwestycją przy ul. Inicjatywy Lokalnej była przedmiotem opiniowania przez Zespół



Zadaniowy ds. Niechronionych Uczestników ruchu w Mieście Krakowie, a opiniowana dokumentacja wraz z wydaną opinią dostępne są na stronie internetowej pod adresem: <https://ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/koncepcja-przebudowy-ukladu-drogowego-w-zwiazku-z-planowana-inwestycja-przy-ul-inicjatywy-lokalnej>.

ZDMK: W 2023 r. i 2024 r. na przedmiotowej ulicy zdemontowano progi zwalniające zgodnie z zatwierdzonym przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK projektami stałej organizacji ruchu. Zmiany wprowadzono w związku z podjętymi uchwałami Rady i Zarządu Dzielnicy X Swoszowice wnioskującymi o usunięcie tych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nieprzestrzeganie przez kierujących pojazdami przepisów ustawy z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym należy zgłaszać służbom odpowiedzialnym za egzekwowanie prawa tj. policji. Wskazana powyżej dokumentacja projektowa uwzględnia wyniesione na wysokość +10 cm w stosunku do poziomu jezdni bitumicznej przejście dla pieszych na ul. Smoleńskiego i ul. Inicjatywy Lokalnej oraz na skrzyżowanie ul. Smoleńskiego z ul. Inicjatywy Lokalnej. Wymusza to na kierowcach redukcję prędkości, ponieważ wjazd na wyniesioną powierzchnię odbywa się poprzez specjalnie ukształtowane rampy, działające podobnie jak progi zwalniające.

1c. Inwestor wskazuje, że do obsługi hali będzie wykorzystywanych dziennie 180 samochodów dostawczych, 130 samochodów osobowych i samochody ciężarowe. Co za tym idzie - wzrost hałasu, w tym w nocy (dopuszczalne normy hałasu to w dzień 40 db, a w nocy - 30 db w mieszkaniu, zaś inwestor deklaruje, że na elewacji, poziom hałasu będzie wynosił ok. 67 db), oświetlenie w nocy, wzrost emisji spalin, zagęszczenie ruchu.

WS: Do obliczenia mocy akustycznej źródeł liniowych (projektowane drogi wewnętrzne) przyjęto najbardziej niekorzystną z punktu widzenia ochrony środowiska sytuację, w której całkowity ruch dobowy planowany na 13 godzin pracy zakładu w ilości 310 pojazdów dostawczych do 3,5 tony i 8 pojazdów ciężarowych, wystąpi w ciągu 8 godzin odniesienia w porze dnia. Ponadto w analizie uwzględniono wszystkie źródła punktowe oraz źródło powierzchniowe (parking), jak również rozładunek. Obliczenia dokonano na wysokości 4 metrów oraz dodatkowo w punktach referencyjnych przy fasadach budynków objętych ochroną akustyczną.

Analiza wykazała, że planowana inwestycja nie spowoduje przekroczenia akustycznych standardów jakości środowiska na terenach objętych ochroną. Ruch pojazdów obsługujących inwestycję będzie mieć miejsce od południowego odcinka ulicy Smoleńskiego, ulicą Poronińską i Inicjatywy Lokalnej i zwiększy się o liczbę przyjętą do obliczeń 320 pojazdów na 16 godzin (czas odniesienia zgodny z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku) w porze dnia, a dla pojazdów ciężkich o 16. Dla odcinka północnego ulicy Smoleńskiego projektowany ruch pozostanie bez zmian. W najbardziej narażonym na oddziaływanie drogi punkcie adresowym przy ul. Poronińskiej 19 poziom dźwięku zwiększy się o jedynie 0,2 dB i wyniesie 65,9 dB w porze dziennej (norma wynosi 65 dB określona jak dla zabudowy mieszkaniowo - usługowej w miejscowym planie zagospodarowania obszaru Opatkowice - Wschód § 6 pkt. 2 pkt. 1). Należy mieć na uwadze, że hałas jest wielkością logarytmiczną. Dla zobrazowania oznacza to, że aby nastąpił wzrost poziomu dźwięku emitowanego przez źródło o 3 dB, należałoby dołożyć dodatkowe źródło o takich samych parametrach (mocy akustycznej), czyli przykładowo (w uproszczeniu) dla ulicy



Poronińskiej, po której przed inwestycją poruszają się 373 pojazdy lekkie na godzinę, należałoby dołożyć kolejne 373. Tymczasem inwestycja spowoduje wzrost pojazdów po ul. Poronińskiej jedynie o 20 na godzinę. W związku z powyższym zgodnie z analizą akustyczną nie wpłynie to znacząco na wzrost poziomów przy zabudowie objętej ochroną.

ZDMK: W celu zapewnienia prawidłowej obsługi komunikacyjnej planowanej na działce nr 60/18 obręb 88 jednostka ewidencyjna Podgórze inwestycji została opracowana koncepcja obsługi komunikacyjnej przy uwzględnieniu zwiększonego przez inwestycję natężenia ruchu. Rozwiązania techniczne układu drogowego uwzględniające warunki przejezdności oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego opracowane zgodnie z obowiązującymi przepisami zostały zaopiniowane w Wydziale Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK, Zarządzie Transportu Publicznego w Krakowie oraz Zarządzie Inwestycji Miejskich w Krakowie. Zarząd Dróg Miasta Krakowa nie wydał zgód na przejazdy samochodów ciężarowych.

1d. Cztery lata temu mieszkańcy zwracali się do ZDMK o ustanowienie stery zamieszkania, ale ZDMK stwierdziło, że to droga tranzytowa, więc to niemożliwe. Nie zgodzono się także na wprowadzenie szykan.

ZDMK: Ulice Poronińska, Smoleńskiego, Inicjatywy Lokalnej stanowią drogi publiczne, dla których funkcję organu zarządzającego ruchem pełni Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa.

IR: IR w piśmie nr IR-02.7223.528.2021 skierowanym do Rady Dzielnicy X Swoszowice (będące odpowiedzią na Uchwałę nr XXIX/291/2021 z 24 marca 2021 r.) opisał, iż wprowadzenie strefy zamieszkania na ul. Smoleńskiego na odcinku od skrzyżowania ul. Inicjatywy Lokalnej do ul. Dzikiej Róży nie spowoduje likwidacji wzmożonego ruchu na przedmiotowym odcinku ulicy, a umożliwi m.in. pieszym pierwszeństwo przed pojazdami; dzieciom do lat siedmiu poruszać się po drodze bez opieki czy też ograniczy parkowanie do wyznaczonych miejsc postojowych. Należy zwrócić uwagę, iż w ostatnim czasie zlikwidowano istniejące progi zwalniające na ul. Smoleńskiego, zgodnie z przekazaną Uchwałą nr LIII/476/2022 Rady Dzielnicy X Swoszowice z 23 listopada 2022 r. w sprawie likwidacji progów zwalniających na odcinku ulicy Smoleńskiego w Krakowie. Ujednolicona została również prędkość na tej ulicy do 40 km/h.

1e. Część mieszkańców ma zostać wywłaszczona ze swoich działek. Mieszkańcy będą musieli na własny koszt wykonać zmiany miejsca wjazdu na swoje posesje?

ZDMK: Wykup działek w zakresie inwestycji drogowej nastąpi po uzyskaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowych (art. 11 d ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych), koszty wykupu pokryje inwestor.

Projekt budowlany branży drogowej dla zadania inwestycyjnego: „Rozbudowa dróg gminnych klasy L: ul. Inicjatywy Lokalnej nr 603725K, ul. Poronińskiej nr 603118K, oraz ul. Jerzego Smoleńskiego nr 603318K w Krakowie” przewiduje budowę/przebudowę zjazdów na posesje. Zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy o drogach publicznych w przypadku budowy lub przebudowy drogi budowa lub przebudowa zjazdów dotychczas istniejących należy do zarządcy drogi. W uzgodnionym (pismem znak: RU.461.1.567.2023 i (3)) opracowaniu zaprojektowano



przebudowę wszystkich istniejących zjazdów. W ramach przebudowy zjazdów zostanie wykonane dostosowanie wysokościowo-sytuacyjne do elementów rozbudowywanych ulic. Część zjazdów, gdzie wprowadzana jest duża korekta wysokościowa, wymagać będzie przebudowy ingerującej w tereny prywatne. Przebudowy te realizowane będą na zasadzie obowiązku przebudowy zjazdów wynikającego z decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej wydanej dla przedmiotowego zadania.

1f. Budowa drogi ma być prowadzona na podstawie ZRID. ZDMK informuje, że przebudowa jest stricte po to, aby był dojazd do sortowni (zwiększenie dopuszczalnego tonażu). Mieszkańcy mają więc wątpliwości, gdzie w tym cel publiczny?

ZDMK: Przedmiotem inwestycji drogowej zapewniającej prawidłową obsługę komunikacyjną inwestycji planowanej na działce nr 60/18 obręb 88 Podgórze zostały objęte ulice na odcinku od węzła Kraków Południe na skrzyżowaniu A4 i drogi krajowej nr 7 do terenu inwestycji (ul. Poronińska, ul. Jerzego Smoleńskiego, ul. Inicjatywy Lokalnej) oraz budowa dojścia dla pieszych od istniejącego przy ul. Zakopiańskiej (w rejonie ul. Poronińskiej) przystanku komunikacji zbiorowej do projektowanej inwestycji. Układ drogowy, powiększony o normatywne chodniki, służące bezpieczeństwu pieszych będzie służył zarówno mieszkańców jak i osobom dochodzącym i dojeżdżającym do siedziby projektowanej sortowni. Przy projektowaniu rozbudowy ulic jw. uwzględniono docelowe parametry techniczne wynikające klasy technicznej dróg zgodnie z ustaleniami obowiązującego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Sidzina - Południe”.

IR: Projektowany układ drogowy ma zapewnić nie tylko prawidłową obsługę inwestycji kubaturowej, ale przede wszystkim poprawić warunki ruchu pieszego (tj. wykonanie dróg dla pieszych, peronów przystankowych) oraz uspokoić ruch (tj. skrzyżowanie typu rondo, wyniesiona tarcza skrzyżowania).

1g. Mieszkańcy chcą się dowiedzieć, jaki jest udział finansowy miasta w tej inwestycji?

ZDMK: Całość kosztów związanych z realizacją inwestycji drogowej ponosi inwestor zastępczy PDC Industrial Center 218. Dodatkowo Inwestor PDC Industrial Center 218 zobowiązał się w umowie na współfinansowanie zadania: „Rozbudowa węzła Kraków Południe na skrzyżowaniu A4 i DK7” odcinając w części zobowiązania Gminy Kraków wobec GDDKiA w kosztach realizacji zadania (4 000 000,00 zł netto). Do kwoty współfinansowania należy doliczyć obowiązującą stawkę podatku VAT.

1h. Samochody przy okazji inwestycji i już po jej realizacji mają się poruszać także ulicami Dzikiej Róży i Smoleńskiego, mimo że nie ma tam chodnika.

ZDMK: ZDMK wielokrotnie odpisywał na przedmiotowe uwagi mieszkańców. Zakresem realizacji nie została objęta budowa chodnika przy ul. Dzikiej Róży oraz ul. Smoleńskiego (wzdłuż wschodniej części działki nr 60/18 obręb 88 Podgórze). Wszystkie składowe podpisanej umowy są ściśle związane z zapewnieniem bezpiecznego i prawidłowego dojazdu oraz dojścia do projektowanej inwestycji niedrogowej.



Zgodnie z załączonym do wniosku zagospodarowaniem terenu inwestycji zarówno zjazdu na teren działki inwestycyjnej, jak i dojście do terenu zamierzenia inwestycyjnego projektowane jest od ul. Inicjatywy Lokalnej. Niedopuszczalne jest przerzucanie na inwestora prywatnego kosztów budowy i przebudowy dróg publicznych w zakresie wykraczającym poza realizację inwestycji drogowej, zapewniającej prawidłową obsługę komunikacyjną planowanej inwestycji niedrogowej.

Udział inwestora w budowie układu drogowego określony szczegółowo w umowie, o której stanowi art. 16 ust. 2 ustawy o drogach publicznych, zależy wyłącznie od tego, na ile inwestycja niedrogowa powoduje konieczność wprowadzenia zmian w istniejącym układzie komunikacyjnym dróg publicznych w zakresie dojścia i dojazdu do terenu inwestycji. Niezgodne z ustawą jest nakładanie na prywatnego inwestora obowiązku związanego z przebudową układu drogowego nieobjętego tym zakresem. Pomimo powyższego inwestor wyrażał zainteresowanie budową chodnika przy ul. Smoleńskiego (wzdłuż wschodniej części działki nr 60/18 obręb 88 Podgórze) pod warunkiem przychylności przez mieszkańców dla planowanej budowy inwestycji niedrogowej.

1i. Mieszkańcy obawiają się utraty wartości nieruchomości przy tak dużej inwestycji.

WS: Analiza ekonomicznych konsekwencji przedsięwzięcia dotycząca utraty wartości nieruchomości nie jest przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej.

1j. Problem z wylewami rzeki Wilgi - inwestor uzyskał odstąpienie od limitu na zrzut wody, co może dodatkowo nasilić problem.

KEGW: Administratorem rzeki Wilgi jest Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – RZGW w Krakowie, w związku z czym wydanie warunków technicznych na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do rzeki Wilgi jak również ustalenie limitu zrzutu jest w kompetencjach administratora rzeki.

WS: Na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do wód wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego. Organ właściwy do wydania pozwolenia wodnoprawnego (Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie) na etapie wydawania pozwolenia wodnoprawnego winien analizować wpływ odprowadzanych wód opadowych na wody powierzchniowe.

1k. Inwestora zwolniono z obowiązku retencji ponad 50 proc. wody.

KEGW: W wydanych warunkach technicznych dla odprowadzania wód w pierwszej kolejności wskazane było, aby wody opadowe i roztopowe z planowanej inwestycji mogły być zagospodarowane we własnym terenie tak, aby nie zakłócać gospodarki wodnej sąsiednich działek. Ponadto została wskazana możliwość odprowadzania wód do nowo projektowanego kanału z ograniczeniem odpływu, natomiast wydane warunki dodatkowo nakazywały zagospodarowanie na terenie inwestycji 50 proc. obliczonej objętości.

Po otrzymaniu warunków technicznych inwestor wystąpił z wnioskiem o odstąpienie od konieczności zagospodarowania na terenie na terenie własnym min. 50 proc. obliczonej



objętości z uwagi na istniejące uwarunkowania terenowe, tj. wysoki poziom wód gruntowych, który uniemożliwia rozsączanie wód, co stanowiło podstawę odstąpienia od tego nakazu. W chwili obecnej obowiązuje retencjonowanie wód na własnej działce, natomiast odprowadzenie wód z terenu inwestycji ograniczone jest do ilości przy współczynniku spływu nie większym niż 0,1, tj. do ilości, jaka odpływa z terenów zielonych, czyli przed zabudową. Ponadto dodatkowo częściowo woda opadowa i roztopowa z terenu planowanej inwestycji zostanie zagospodarowana na terenie własnym z zastosowaniem elementów błękitno-zielonej infrastruktury, tj. w postaci ogrodu deszczowego, co powinno pozwolić zmniejszyć ilość wód opadowych jaka jest odprowadzana z nieruchomości w obecnym stanie, tj. przed zabudową

WS: Na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do wód wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego. Organ właściwy do wydania pozwolenia wodnoprawnego (Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie) na etapie wydawania pozwolenia wodnoprawnego winien analizować wpływ odprowadzanych wód opadowych na wody powierzchniowe. W przypadku budynków niskich lub budynków, dla których nie ma możliwości przyłączenia do sieci kanalizacji deszczowej lub ogólnospławnej, dopuszcza się odprowadzenie wód opadowych na własny teren nieutwardzony, do dołów chłonnych lub do zbiorników retencyjnych. Na etapie wydawania decyzji pozwolenia na budowę projekt zamierzenia inwestycyjnego winien zawierać rozwiązania w zakresie zagospodarowania wód opadowych z terenu inwestycji bez negatywnego wpływu na grunty sąsiednie. Za przyjęte rozwiązania projektowe odpowiada projektant.

ZDMK: Zagospodarowanie wód opadowych terenu inwestycji nie może zakłócić gospodarki wodnej sąsiednich działek, w tym również działki drogowej zgodnie z art. 234 ust. 1 ustawy z 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2023 r., poz. 1478 ze zmianami). Jeżeli spowodowane przez właściciela gruntu zmiany stanu wody na gruncie szkodliwie wpływają na grunty sąsiednie, wójt, burmistrz lub prezydent miasta, z urzędu lub na wniosek, w drodze decyzji, nakazuje właścicielowi gruntu przywrócić stan poprzedniego lub wykonanie urządzeń zapobiegających szkodom, ustalając termin wykonania tych czynności. W rozpatrywanym obszarze obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej, której zarządcą jest jednostka Klimat-Energia-Gospodarka Wodna. Dla rozbudowy układu drogowego uzyskano warunki techniczne na odprowadzenie wód opadowych i roztopowych znak: WEU.461.1.409.2022 z 12 kwietnia 2022 r. W zarządzie i utrzymaniu ZDMK, po wybudowaniu kanalizacji w drodze, będą pozostawać studnie wodościekowe wraz z przykanalikami, które stanowią element odwodnienia drogi.

11. Inwestor zamierza podnieść teren inwestycji o 1 m - różnica względem poziomu domów w sąsiedztwie to 2 m. To także może sprzyjać zalewaniu budynków mieszkalnych.

WS: Zgodnie z art. 234 ustawy Prawo wodne:

1. Właściciel gruntu, o ile przepisy ustawy nie stanowią inaczej, nie może:
 1. zmieniać kierunku i natężenia odpływu znajdujących się na jego gruncie wód opadowych lub roztopowych ani kierunku odpływu wód ze źródeł - ze szkodą dla gruntów sąsiednich;
 2. odprowadzać wód oraz wprowadzać ścieków na grunty sąsiednie.



2. Na właścicielu gruntu ciąży obowiązek usunięcia przeszkód oraz zmian w odpływie wody, powstałych na jego gruncie na skutek przypadku lub działania osób trzecich, ze szkodą dla gruntów sąsiednich.

3. Jeżeli spowodowane przez właściciela gruntu zmiany stanu wody na gruncie szkodliwie wpływają na grunty sąsiednie, wójt, burmistrz lub prezydent miasta, z urzędu lub na wniosek, w drodze decyzji, nakazuje właścicielowi gruntu przywrócenie stanu poprzedniego lub wykonanie urządzeń zapobiegających szkodom, ustalając termin wykonania tych czynności. Ponadto zgodnie z § 29 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie dokonywanie zmiany naturalnego spływu wód opadowych w celu kierowania ich na teren sąsiedniej nieruchomości jest zabronione.

Analizy nie wykazały negatywnego wpływu na sąsiednią zabudowę. Przewidziane jest odprowadzenie ścieków bytowych do ogólnospławnej kanalizacji miejskiej. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane poprzez przyłącz do projektowanej kanalizacji deszczowej w ulicy Inicjatywy Lokalnej, po retencji w szczelnym zbiorniku powierzchniowym. Ponadto przewidziano zagospodarowanie terenu (nasadzenia zieleni, wysianie łąk kwietnych), które zwiększa możliwość zatrzymanie wody na gruncie.

1m. Wstrząsy generowane przez budowę będą prowadzić do uszkodzeń budynków - np. pękania elewacji. Większość domów z lat 80., więc ich stan może być różny.

WS: Prace związane z realizacją przedsięwzięcia będą ograniczone do terenu planowanej inwestycji. Ponadto przewiduje się działania mające na celu ograniczenie drgań poprzez dobór odpowiedniego sprzętu budowlanego i środków transportu. W związku z powyższym nie przewiduje się możliwości uszkodzeń istniejących budynków zlokalizowanych po drugiej stronie ulicy Smoleńskiego.

1n. Oddziaływanie inwestycji nie powinno wykroczać poza granice samej inwestycji. Jednak według mieszkańców inwestycja wpłynie na okolicę.

WS: Zasięg oddziaływania przedsięwzięcia będzie zamykał się w granicach terenu inwestycji. Przy spełnieniu warunków zawartych w raporcie z uwzględnieniem obowiązków wynikających z niniejszej decyzji działalność przedsięwzięcia nie będzie powodować ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu. Zastosowane zabezpieczenia i rozwiązania chronić będą środowisko gruntowo - wodne. Powstające odpady na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stanowić zagrożenia dla środowiska pod warunkiem przestrzegania przepisów ochrony środowiska oraz przepisów dotyczących odpadów.

1o. Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego zabrania budowy na tej działce obiektu magazynowego. Inwestor obszedł to, usuwając z projektu nazwę „obiekt magazynowy” (wcześniej, gdy w nazwie projektu fraza „obiekt magazynowy” występowała, Prezydent Miasta Krakowa wydał decyzję odmowną dotyczącą pozwolenia na budowę, co podtrzymało Samorządowe Kolegium Odwoławcze).

WS: Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać



na środowisko, dla którego zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców nałożono obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Postępowanie toczyło się z udziałem społeczeństwa oraz możliwością składania uwag i wniosków do przedłożonego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Do organu nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski społeczeństwa. Raport został uzgodniony przez RDOŚ w Krakowie. W związku z powyższym została wydana decyzja, w której określono warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji (użytkowanie) przedsięwzięcia (w szczególności dotyczące zabezpieczenia powietrza atmosferycznego, zabezpieczenia przed hałasem, zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego, ochrony przed odpadami, ochrony zdrowia ludzi) oraz dodatkowe warunki dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym dotyczące redukcji zanieczyszczenia światłem. Lokalizacja przedsięwzięcia pozostaje w zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Opatkowice – Wschód” w Krakowie - teren ozn. 24U(c), o podstawowym przeznaczeniu pod usługi komercyjne. Sortownia paczek/przesyłek kurierskich wraz z segmentami socjalno-biurowymi nie stanowi zabudowy magazynowej lecz zawiera się w katalogu usług. Dla zabudowy magazynowej Prezydent Miasta Krakowa wydał dwie decyzje odmowne ze względu na niezgodność z ustaleniami planu miejscowego.

ZDMK: ZDMK nie posiada kompetencji do dokonywania interpretacji ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pod kątem konkretnych zamierzeń inwestycyjnych. Za zgodność sporządzenia projektu z ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego odpowiada uprawniona osoba sporządzająca projekt. Sprawdzenie tej zgodności następuje w kompetentnym w tym zakresie właściwym oranie architektoniczno-budowlanym (Wydział Architektury i Urbanistyki UMK) w trakcie stosownego postępowania.

1p. W Wydziale Architektury w październiku był inny wniosek, a w grudniu - inny. Tym razem bez pieczętek. Mieszkańcy zastanawiają się, jak do tego doszło.

AU: Wezwaniem z 26 października 2023 r. inwestor został poproszony o usunięcie braków formalnych we wniosku. W ramach uzupełnienia złożonego 20 grudnia 2023 r. inwestor dokonał zmiany zakresu inwestycji, którą zawarto w uzupełnieniu zarejestrowanym pod numerem 40954873 wraz z załączonym wnioskiem o pozwolenie na budowę ze zmienioną nazwą inwestycji na „Budowa hali usługowej z częścią socjalno-biurową, z parkingiem oraz infrastrukturą towarzyszącą na działce nr 60/18 obręb Podgórze, przy ul. Inicjatywy Lokalnej w Krakowie”. Wniosek ten nie ma pieczęci wpływu, gdyż jest załącznikiem do pisma uzupełniającego a pieczęć wpływu do urzędu jest zamieszczona na pierwszej stronie pisma przewodniego uzupełnienia (w załączniku skan). W tym miejscu należy podkreślić, że inwestor nie był zobligowany do złożenia wymienionego wniosku o pozwolenie na budowę, gdyż zmiana zakresu inwestycji jest wskazana w piśmie z 20 grudnia 2023 r. i ma charakter wiążący dla Wydziału Architektury UMK.

1q. Czy inwestycja ma wpływ na obecności gatunków chronionych w sąsiedztwie?

WS: Dla przedmiotowego terenu przeprowadzona była inwentaryzacja przyrodnicza, której wyniki załączono do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na tym obszarze nie występują chronione gatunki roślin, porostów i grzybów. Nie występują tam siedliska



dogodne do ich rozwoju. Spośród bezkręgowców na obszarze działki nr 60/18 dostrzegalne są głównie owady. Na badanym terenie stwierdzono pospolite i niepodlegające ochronie gatunkowej gatunki motyli. Nie stwierdzono tam płazów, gadów, również w bezpośrednim otoczeniu, nie stwierdzono gniazdowania gatunków chronionych. W obrębie jednego z dębów, rosnących przy zachodniej granicy działki, stwierdzono gniazdo gołębia grzywacza – gatunek ten nie podlega ochronie gatunkowej.

W trakcie prowadzenia badań nie stwierdzono obecności oraz śladów bytowania ssaków, z wyjątkiem kretowin kreta europejskiego. Inwestor uzyskał zezwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie na odstąpienie od zakazu niszczenia siedliska kreta europejskiego. W ramach realizacji inwestycji zostaną wykonane również nasadzenia zieleni izolacyjno-krajobrazowej – pas o szerokości min. 20 m od strony zachodniej terenu oraz od strony wschodniej o szerokości min. 5 m – dobór roślinności w oparciu o gatunki rodzime. W ramach powierzchni biologicznie czynnej, zamiast trawników planowane jest także wysianie łąki kwietnej o składzie dopasowanym do siedliska, tj. złożonym z rodzimych gatunków kwiatowych typowych dla łąk świeżych, dając pożywienie dla pszczoł, motyli i innych pożytecznych owadów, a także w swym założeniu wpływając korzystnie na warunki aerosanitarne, polepszając estetykę oraz sprzyjając „zatrzymaniu” wody na gruncie. Dodatkowo w ramach działań ekologicznych przewiduje się by w celu zapewnienia miejsc odpowiednich do rozrodu dla zapylaczy, zamontowanie „domków dla owadów”, w tym skrzynek dla trzmieli, które będą wykonane z naturalnych materiałów, w konstrukcji zabezpieczającej miejsca rozrodu owadów przed ptakami.

2a. Jaki jest wpływ przewidywanego ruchu samochodowego przy okazji inwestycji?

WS: W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wskazano przyjęte rozwiązania geometryczne przedstawione w projekcie koncepcyjnym umożliwiające bezproblemowe poruszanie się pojazdów ciężarowych, jak i autobusów na przyległych odcinkach dróg. Ponadto przedłożone przejezdności posiadają rezerwę. Wykonana została również analiza wpływu projektowanej inwestycji budowy na przyległy układ drogowy. Analiza przeprowadzona została dla najniekorzystniejszego wariantu, tj. kumulacji szczytowych wartości natężenia ruchu związanego z inwestycją i szczytowych wartości natężenia ruchu istniejącego na drogach dojazdowych i dla takich warunków projektowana jest rozbudowa dróg, czyli dostosowane drogi i skrzyżowania. Przewiduje się, że wpływ inwestycji na funkcjonowanie skrzyżowań powinien być nieznaczny oraz istnieje możliwość uzyskania dobrych warunków ruchu na skrzyżowaniach. Stwierdzono, że przebudowywane skrzyżowania w kształcie wynikającym z realizowanego projektu pozwalają na obsłużenie komunikacyjne przedmiotowej inwestycji (budowy zespołu usługowego sortowni)

ZDMK: Zgodnie z ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszar działki nr 60/18 obręb 88 jednostka ewidencyjna Podgórze został przeznaczony pod zabudowę usługową (usługi komercyjne), co może być związane ze zwiększonym ruchem pojazdów ciężkich. W godzinach funkcjonowania planowanej inwestycji nastąpi zwiększenie ruchu drogowego, ale dostosowana do ruchu geometria układu drogowego pozwoli na to, aby ruch był większy bez uszczerbku dla komfortu mieszkańców.

IR: Na przedmiotowym obszarze procedowane jest przez GDDKiA zadanie: „Rozbudowa węzła



Kraków Południe” zakładające rozbudowę skrzyżowania ul. Zakopiańskiej z ul. Poronińską i ul. Taklińskiego, które wpłynie na zmianę warunków ruchu na tym skrzyżowaniu.

2b. PMK: Czy poza nazwą zmieniło się coś we wniosku (Ad. pyt. 1o)?

WS: Zakres przedsięwzięcia, dla którego została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach znak WS-04.6220.25.2023.KS, jest odmienny od zakresu inwestycji, dla których zostały wydane decyzje odmowne. Przede wszystkim różnią się funkcją planowanego obiektu.

2c. PMK: Czy można nie procedować dalej ZRID-u?

ZDMK: Podstawą prawną zawartej umowy o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej oraz umową o współfinansowanie były art. 16 ustawy o drogach publicznych oraz art. 3 ust. 5 z 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego.

Zgodnie z art. 16 ust. 1 ustawy o drogach publicznych budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową należy do inwestora tego przedsięwzięcia. Ustęp drugi przywołanego artykułu stanowi, że szczegółowe warunki budowy lub przebudowy takich dróg określone zostają w umowie między zarządcą drogi, a inwestorem inwestycji niedrogowej. Stosownie do treści art. 3 ust. 5 o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona dróg publicznych mogą być realizowane przy udziale środków rzeczowych i pieniężnych świadczonych przez osoby fizyczne i osoby prawne, krajowe zagraniczne oraz jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej, w tym w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Wymienione przepisy wskazują na warunki partycypacji inwestora inwestycji niedrogowej w kosztach budowy drogi publicznej. Artykuł 16 ustawy o drogach publicznych nie pozostawia wątpliwości, że koszty budowy lub przebudowy drogi publicznej ponosi inwestor inwestycji niedrogowej, z powstaniem której wiązała się konieczność wykonania inwestycji drogowej.

Biorąc pod uwagę, że celem umowy było zapewnienie należytej obsługi komunikacyjnej wymienionej w umowie inwestycji niedrogowej, to umowa zawarta 2 czerwca 2023 r. nr 304/U/ZDMK/2023 jest umową ważną i skuteczną. Zgodnie z § 4 ust. 3 umowy ZDMK zobowiązuje się do pełnej i ścisłej współpracy z inwestorem na potrzeby wykonania niniejszej umowy w ramach obowiązujących przepisów prawa. Paragraf 19 umowy przewidywał podstawy rozwiązania umowy. Zgodnie z § 19 ust. 1 umowy: „Jeśli inwestor lub jego następca prawny nie rozpocznie realizacji inwestycji niedrogowej w okresie trzech lat od dnia, w którym decyzja o pozwoleniu na budowę inwestycji niedrogowej, stała się ostateczna a właściwy organ wyda ostateczną decyzję o wygaszeniu decyzji o pozwoleniu na budowę inwestycji niedrogowej, umowa, z zastrzeżeniem ust. 2 niniejszego paragrafu ulega rozwiązaniu bez obowiązku zwrotu poniesionych kosztów lub nakładów, z zastrzeżeniem, że zachowują moc skutki prawne określone w § 6 Umowy, w wypadku uprzedniego uzgodnienia dokumentacji projektowej inwestycji drogowej, o którym mowa w § 5 ust. 7 pkt 1 Umowy. Jeżeli inwestor realizuje więcej inwestycji niedrogowych zapisy niniejszego ustępu znajdują zastosowanie o ile skutki, o których mowa w niniejszym ustępie nastąpią w zakresie każdej planowanej przez inwestora inwestycji ni drogowej”.



W myśl § 19 ust. 2 umowy: „W przypadku skutecznego wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji ZRID, zakres rozwiązania niniejszej umowy czy też odstąpienia na zasadach ogólnych kodeksu cywilnego nie obejmuje obowiązków i uprawnień stron umowy wymienionych w §7-11 Umowy chyba, że inwestor skutecznie wycofa wniosek o uzyskanie decyzji ZRID na realizację inwestycji drogowej za zgodą ZDMK”.

Z powyższych zapisów umownych wynika, że rozwiązanie zawartej umowy jest możliwe w wyjątkowych przypadkach. Przywołane podstawy rozwiązania umowy dotyczą formalnych przeszkód w realizacji inwestycji niedrogowej przez inwestora. Wykładnia przepisu pozwala na wniosek, że możliwa jest rezygnacja inwestora z realizacji zamierzenia inwestycyjnego. W sytuacji złożenia wniosku o wydanie decyzji ZRID koniecznym jest uzyskanie akceptacji gminy na wycofanie wniosku o wydanie decyzji ZRID. W omawianym przypadku to gmina byłaby zainteresowana zakończeniem procesu inwestycyjnego w sprawie inwestycji drogowej. Umowa nie przewiduje takiej sytuacji, gdy gmina odstępuje od realizacji inwestycji drogowej. Tym samym należy zastosować tutaj ogólne przepisy kodeksu cywilnego o wykonywaniu zobowiązań. Oczywistym jest, że strona postępowania administracyjnego może cofnąć wniosek wszczynający postępowanie, nie będąc zainteresowana kontynuacją postępowania i uzyskaniem merytorycznego rozstrzygnięcia w drodze decyzji. Cofnięcie zgody na prowadzenie postępowania skutkuje jego bezprzedmiotowością. Bezprzedmiotowość zaś wymaga umorzenia postępowania zgodnie z art. 105 § 2 k.p.a. Niemniej z uwagi na obowiązek współdziałania gminy z inwestorem w wykonaniu zobowiązania wyrażonym w § 4 ust. 3 umowy, polecenie wycofania wniosku o wydanie decyzji ZRID należałoby ocenić jako zwłokę w wykonaniu przez Gminę Miejską Kraków zobowiązania. Odmowa gminy współdziałania w kwestii pozyskania decyzji ZRID uniemożliwia realizację umowy. Zgodnie z art. 491 § 1 ustawy z 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (dalej k.c.): „Jeżeli jedna ze stron dopuszcza się zwłoki w wykonaniu zobowiązania z umowy wzajemnej, druga strona może wyznaczyć jej odpowiedni dodatkowy termin do wykonania z zagrożeniem, że w razie bezskutecznego upływu wyznaczonego terminu będzie uprawniona do odstąpienia od umowy. Może również bądź bez wyznaczenia terminu dodatkowego, bądź też po jego bezskutecznym upływie żądać wykonania zobowiązania i naprawienia szkody wynikłej ze zwłoki”. Odstąpienie od umowy na podstawie art. 491 § 1 k.c. jest skuteczne nie tylko w przypadku zwłoki w spełnieniu świadczenia wzajemnego, ale także w przypadku niewykonania istotnego obowiązku umownego nawet tylko funkcjonalnie związanego z długiem, np. niewykonania przez strony umowy wzajemnej innych istotnych obowiązków wynikających z umowy, choćby miał nim być jedynie obowiązek współdziałania przy wykonywaniu zobowiązania (wyrok SA w Katowicach z 21 czerwca 2017 r., V ACa 745/16, LEX nr 2334355).

Inwestor wobec złożenia przez Prezydenta Miasta Krakowa wniosku o wycofanie wniosku o wydanie decyzji ZRID może wezwać gminę do wykonania zobowiązania to jest wydania pełnomocnictwa do wydania decyzji ZRID pod rygorem odstąpienia od umowy. Następnym ustawowego odstąpienia od umowy wzajemnej jest wygaśnięcie stosunku zobowiązaniowego. Przyjmuje się w piśmiennictwie, że strona odstępująca od umowy wzajemnej obowiązana jest zwrócić drugiej stronie wszystko, co otrzymała na mocy umowy, ale zarazem też może żądać zwrotu tego, co sama świadczyła (zob. Gudowski Jacek (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Księga trzecia. Zobowiązania). Odstępując od umowy, w pierwszej kolejności inwestor mógłby zażądać od gminy zwrotu kosztów opracowania dokumentacji projektowej. Koszty te bowiem zostały już przez inwestora poniesione. Niezrealizowanie umowy może narazić inwestora na



dodatkowe koszty. Wówczas inwestor miałby pod adresem gminy dodatkowe roszczenie odszkodowawcze w razie wykazania, że poniósł szkodę z tego tytułu a wstrzymanie realizacji inwestycji drogowej nastąpiło bez obiektywnych powodów. Stwierdzić należy, że sprzeciw części mieszkańców wobec planów inwestycyjnych zarządcy drogi nie stanowi przeszkody w realizacji inwestycji drogowej.

Na tym etapie postępowania nie można wykazać, że inwestycja drogowa jest niemożliwa do wykonania. Organ administracji architektoniczno-budowlanej w toku postępowania administracyjnego bada kwestie dopuszczalności realizacji inwestycji drogowej w tym uzasadnione interesy osób trzecich. Należy pamiętać, że inwestor realizujący inwestycję drogową działa w interesie publicznym, który ma prymat nad interesem prawnym jednostki, o ile nie narusza jego interesu prawnego w sposób niezgodny z prawem. Przyjmuje się, że przy realizacji dróg publicznych, służących poprawie bezpieczeństwa, komunikacji i transportu nie dochodzi do naruszenia proporcji między interesem publicznym a ingerencją w sferę praw i wolności, które są rekompensowane stosownym odszkodowaniem (wyrok NSA z 19 listopada 2019 r., II OSK 2526/19, LEX nr 2866416). Jeżeli doszłoby do wydania decyzji ZRID wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich zostaną rozstrzygnięte w treści decyzji (zob. art. 11 f ust. 1 pkt 4 specustawy drogowej). Strony postępowania, celem ochrony swych praw mogą ponadto złożyć odwołanie od wydanej decyzji. Tym samym w zaistniałej sytuacji, wycofanie wniosku o wydanie decyzji ZRID wydaje się przedwczesne. Nie bez znaczenia jest także fakt, że wskutek niewykonania inwestycji niedrogowej nie dojdzie do partycypacji inwestora w kosztach inwestycji drogowej. Niewątpliwie inwestor domagałby się naprawy szkody z tytułu odstąpienia od umowy.

O determinacji inwestora świadczyć może chociażby treść pisma z 31 stycznia 2023 r. Przesłanki powstania odpowiedzialności odszkodowawczej w reżimie odpowiedzialności kontraktowej są następujące:

- niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania z przyczyn, za które dłużnik ponosi odpowiedzialność
- szkoda poniesiona przez wierzyciela
- istnienie związku przyczynowego między niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem zobowiązania a powstaniem szkody.

W przypadku wycofania pełnomocnictwa ZDMK dla inwestora występującego w imieniu Gminy Miejskiej Kraków jako inwestora zastępczego inwestycji niedrogowej, może zaistnieć sytuacja, że inwestor zrealizuje inwestycję niedrogową bez wykonania układu drogowego.

2d. PMK: Co zrobić, żeby do inwestycji w tej formule nie dopuścić?

ZDMK: Odpowiedź tożsama z odpowiedzią na pytanie 2c.

2e. PMK: Proszę o niezwłoczne wyjaśnienie sytuacji z podmianą dokumentów.

AU: Odpowiedź w punkcie 1p.

2f. PMK: Czy system godziny pracy podlega jakiegokolwiek ocenie



administracyjno-prawnej (obawy mieszkańców o hałas w nocy) (Ad. pyt. 1c)?

WS: Nie przewiduje się pracy w godzinach nocnych.

3. Na odcinku Jerzego Smoleńskiego do Dzikiej Róży nie ma chodnika ani odwonienia. Czy jest szansa na taką inwestycję?

ZDMK: Pismem znak: RU.461.1.33.2021(4) z 4 sierpnia 2021 r. zostało wydane uzgodnienie projektu budowlanego branży drogowej dla inwestycji pn.: „Rozbudowa ul. Dzikiej Róży w m. Krakowie” w ramach zadania pn.: „Zaprojektowanie i wykonanie dodatkowego pasa ruchu (jezdni prawa) na istniejącym odcinku A4 od Węzła Kraków południe do wiaduktu w ciągu ul. Kąpielowej w km od ok. 417+199 do ok. 418+100”. Inwestor wyrażał i nadal wyraża chęć budowy ciągu pieszego. Brak jest jednak podstaw do powiązania z jego inwestycją, ponieważ cały ruch pieszy z inwestycji odbywa się w kierunku Trasy Zakopiańskiej. Inwestycja jest wpisana jako priorytet, ale w budżecie się nie znalazła – ZDMK będzie zabiegał o to, że jeśli nie zrobi tego inwestor, aby zrobiła to gmina. Zadanie w zakresie budowy chodnika na ul. Smoleńskiego umieszczone było na liście zadań wnioskowanych do Budżetu Miasta na 2024 r. oraz do Wieloletniej Prognozy Finansowej na lata kolejne. Pomimo powyższego działania inwestycja nie zyskała finansowania w 2024 roku. Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne ponownie zostanie umieszczone na wysokiej pozycji listy rankingowej zadań wnioskowanych do ujęcia w Budżecie Miasta Krakowa na 2025 rok oraz WPF na lata kolejne. W przypadku przyznania środków finansowych, ZDMK przystąpi do przygotowania i realizacji inwestycji.

IR: 4 lipca 2024 r. wpłynął do IR do zatwierdzenia projekt stałej organizacji ruchu w związku z „Rozbudową dróg gminnych klasy L ul. Inicjatywy Lokalnej nr 603725K, ul. Poronińskiej nr 603118K oraz ul. Jerzego Smoleńskiego nr 603318K w Krakowie”. Przedmiotowy projekt uwzględnia m.in. wykonanie wyniesionego skrzyżowania ul. Smoleńskiego z ul. Inicjatywy Lokalnej, dwa wyniesienia na ul. Inicjatywy Lokalnej a także budowę chodników wzdłuż ul. Inicjatywy Lokalnej (po północnej stronie) oraz wzdłuż ul. Smoleńskiego (po zachodniej stronie).

4. Stanowisko Rady Dzielnicy w sprawie inwestycji było negatywne. Dlaczego nie zostało to uwzględnione?

ZDMK: Stanowisko Rady Dzielnicy X Swoszowice – opinia negatywna z 2022 r. – odnosiła się zarówno do inwestycji kubaturowej, jak i inwestycji drogowej. Część z uwag zawartych w opinii Rady Dzielnicy została uwzględniona w dokumentacji w tym dowiązanie do stanu projektowanego węzła „Kraków Południe.”

5. Czy powstanie plan ewakuacji miasta? Jeśli tak, jakie dane będą udostępnione? Czy szpitale w razie *blackoutu* będą w stanie funkcjonować? Czy będzie mapa z punktami wody pitnej?

PMK: Jest procedowana ustawa, która umożliwi opracowywanie tego rodzaju rozwiązań.

6. Budżet obywatelski – mieszkańcy proszą o wymianę nawierzchni, dobudowę chodnika. Takie rzeczy nie powinny być realizowane z BO, dlaczego takie projekty przechodzą?



PMK: Co do zasady, takie inwestycje powinny być realizowane przez Rady Dzielnic, aby mieszkańcy mogli realizować projekty ponadstandardowe, a nie – niezbędne. Przez 10 lat nie było jednak waloryzacji budżetów Rad Dzielnic. Docelowo dzielnice mają mieć zwiększony budżet, co powinno pozwolić na realizację niezbędnych przedsięwzięć z ich środków finansowych, a tym samym – odciążyć budżet obywatelski.

ZDMK: Zgodnie z § 1 pkt 2 regulaminu budżetu obywatelskiego przyjętego Uchwałą nr LI/1410/21 Rady Miasta Krakowa z 13 stycznia 2021 r. w ramach budżetu obywatelskiego finansowane są projekty zgłaszane przez mieszkańców, należące do zadań własnych gminy lub powiatu. Regulamin natomiast nie wyklucza możliwości realizacji zadań związanych z remontem nawierzchni dróg i chodników, jak również ich przebudowy.

7. Od roku jest tylko jeden autobus nocny (zachodnia strona „zakopianki”). Mieszkańcy po godzinie 23.00 nie mają jak wrócić do domu. Jak rozwiązać ten problem?

ZTP: Sieć nocnych połączeń Komunikacji Miejskiej w Krakowie zakłada niedublowanie się linii i taki układ funkcjonuje w przypadku większości rejonów miasta. Potoki pasażerskie linii 610, która została wydłużona w ubiegłym roku wariantowymi kursami do Sidziny, nie uzasadniają obecnie wzmacniania oferty przewozowej w porze nocnej. Niemniej jednak mamy na uwadze prowadzone w obszarze funkcjonowania linii 610 inwestycje mieszkaniowe, które mogą wpływać na zwiększenie ilości podróży w porze nocnej. W przypadku zwiększenia liczby podróży zostanie ponownie przeanalizowana możliwość zwiększenia liczby kursów linii 610 do Sidziny.

MPK: Autobus nocny, o którym mowa w notatce, to linia 610, która kursuje na trasie wariantowej (Prądnik Czerwony – Borek Fałęcki – Taklińskiego – Petrażyckiego – Sidzina) tylko w nocie: piątek/sobota oraz sobota/niedziela. W pozostałe noce (tj. niedziela/poniedziałek – czwartek/piątek) linia kursuje tylko na odcinku Prądnik Czerwony – Borek Fałęcki, co oznacza, że w środku tygodnia w kierunku Opatkowic i Sidziny nie kursuje żadna linia nocna.

8. W wakacje i weekendy autobus do pętli Borek Fałęcki, po zachodniej stronie trasy zakopiańskiej, jeździ co 40 minut. Co można z tym zrobić?

ZTP: Oczekujemy na przekazanie przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie wspomnianych danych, które posłużą do analizy w celu optymalizacji obsługi KMK w rejonie Opatkowic.

MPK: Obsługa rejonu ulic Taklińskiego, Petrażyckiego itp. (tj. po zachodniej stronie „zakopianki”). W okresie wakacji szkolnych (stan obecny – lato 2024r.) kursują autobusy linii 175 i 475. W dni powszednie obie linie kursują z łączną częstotliwością co 20 minut w godzinach szczytu, natomiast w pozostałych godzinach co 40 minut. W wakacyjne weekendy kursuje tylko linia 175, z częstotliwością co 40 minut przez cały dzień. Decyzje dotyczące ewentualnych zmian w KMK w rejonie Opatkowic mogą być podejmowane przez ZTP, w oparciu o realne możliwości taborowe MPK SA w Krakowie. Jednocześnie informujemy, że w stanie inwentarzowym posiadamy obecnie następującą liczbę pojazdów wyposażonych w bramki zliczające pasażerów (w systemie Dilax):



- autobusy standardowe (długości ok. 12 m – typ taboru kn) – 60 sztuk
- autobusy przegubowe (długości ok. 18 m – typ taboru pn) – 48 sztuk
- wagony tramwajowe – 110 sztuk.

Jeśli zachodzi taka potrzeba, pojazdy wyposażone w system Dilax wysyłamy na różne linie autobusowe i tramwajowe, w celu bieżącego pomiaru frekwencji. Takie badania mogą być również prowadzone w rejonie Opatkowic, przy czym należy wziąć pod uwagę, że autobusy typu midi (które kursują aktualnie np. na linii 175) nie są wyposażone w system Dilax, stąd należałoby tymczasowo zmienić typ taboru. Istnieje również możliwość podglądu frekwencji z systemu monitoringu wnętrza pojazdu. Szczegółowe informacje dotyczące funkcjonowania linii 175 omówione są w odpowiedzi na pytanie nr 22.

9. Tramwaj na Kliny to bardzo dobre rozwiązanie, ale dobrze, żeby było także połączenie autobusowe między Klinami a przystankiem Kraków Opatkowice. Czy uda się zrealizować taką inwestycję?

ZTP: W celu utworzenia połączenia autobusowego pomiędzy Klinami a przystankiem kolejowym Kraków Opatkowice niezbędne jest utworzenie pętli autobusowej w sąsiedztwie przystanku.

10. Zaplanowany P&R przy stacji kolei. Parking jest zajęty przez brak miejsc przy pobliskim osiedlu. Czy powstanie P&R ze szlabanami – takimi rozwiązaniami, które zniechęcą mieszkańców pobliskich osiedli do wykorzystywania go?

IR: Wydział IR opiniował zadanie zakładające budowę parkingu Park and Ride oraz pętli autobusowej wraz z przebudową ul. Studniarskiego na etapie koncepcji w roku 2023 (IR-01.7211.92.2022).

MPK: W maju 2023 roku MPK SA w Krakowie opiniowało zadanie inwestycyjne pn. „Budowa drogi dojazdowej z osiedla Kliny do stacji SKA w Opatkowicach” oraz „Integracja autobusu MPK z przystankiem SKA Kraków Opatkowice”. Nasze opinie i wytyczne przekazaliśmy do Zarządu Inwestycji Miejskich, pismem z 19 maja 2023, znak: PA.0600.18.2023.1.

11. Zbiorniki retencyjne zalewają lokalnych mieszkańców, nadzór budowlany w ogóle nie interweniuje – zbiorniki retencyjne są wypuszczane na domy niżej (ul. Taklińskiego, Zakarczmie).

KEGW: Za nieruchomości: jej stan, wygląd, elementy zagospodarowania, sposób użytkowania oraz sposób zagospodarowania wód opadowych, odpowiada właściciel. Wszystkie działania inwestycyjne prowadzone obecnie przez inwestora powinny być realizowane zgodnie z obowiązującym prawem (art. 234 ustawy Prawo Wodne).

WS: Zgodnie z art. 234 ustawy Prawo wodne właściciel gruntu, o ile przepisy ustawy nie stanowią inaczej, nie może: odprowadzać wód oraz wprowadzać ścieków na grunty sąsiednie. Na podstawie art. 478 ustawy Prawo wodne kto wbrew temu obowiązkowi odprowadza wody na grunty sąsiednie podlega karze grzywny. Orzekanie w sprawach o czyny, o których mowa powyżej następuje na zasadach i w trybie przepisów ustawy z 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. W przypadku stwierdzenia wypompowywania wód ze



zbiorników retencyjnych na działki sąsiednie należy powiadomić Straż Miejską Miasta Krakowa lub policję.

Ponadto zgodnie z art. 61 ustawy Prawo budowlane właściciel lub zarządca obiektu budowlanego jest obowiązany:

1. utrzymywać i użytkować obiekt zgodnie z zasadami, o których mowa w art. 5 ust. 2.
2. zapewnić, dochowując należytej staranności, bezpieczne użytkowanie obiektu w razie wystąpienia czynników zewnętrznych oddziałujących na obiekt, związanych z działaniem człowieka lub sił natury, takich jak: wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, osuwiska ziemi, zjawiska lodowe na rzekach i morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, pożary lub powódzie, w wyniku których następuje uszkodzenie obiektu budowlanego lub bezpośrednie zagrożenie takim uszkodzeniem, mogące spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia lub środowiska. Do zadań organów nadzoru budowlanego zgodnie z art. 84 ustawy Prawo budowlane należy kontrola przestrzegania i stosowania przepisów prawa budowlanego.

PINB: PINB podejmuje działania inspekcyjno-kontrolne w związku ze zgłoszonym problemem odprowadzania wód z terenu obiektów budowlanych położonych przy ul. Taklińskiego i Zakarczmie. Między innymi 4 lipca 2024 r. przeprowadzono czynności kontrolne dotyczące budowy ośmiu budynków mieszkalnych jednorodzinnych realizowanych przy ul. Zakarczmie w Krakowie w kwestii odprowadzania wód opadowych z jej terenu. Nie stwierdzono wykonania rowu odwadniającego kierującego wody opadowe z tej budowy na teren posesji położonych przy ul. Taklińskiego 47 i 49. Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego w Krakowie – Powiat Grodzki wystosował również pisma do Wodociągów Miasta Krakowa SA oraz jednostki Klimat-Energia-Gospodarka Wodna w kwestiach wykonania lub planowanego wykonania kanalizacji ogólnospławnej i kanalizacji deszczowej w ciągu ul. Władysława Taklińskiego i ul. Zakarczmie.

12. Czy jest możliwa budowa chodnika do szkoły nr 134?

ZDMK: Dla zadania inwestycyjnego „Rozbudowa ul. Bochnaka” 14 kwietnia 2023 r. została wydana decyzja ZRID nr 16/6740.4/2023, ostateczna – 24 maja 2023 r. W aktualnych wieloletnich planach finansowych Miasta Krakowa brak jest środków finansowych zabezpieczonych na realizację robót budowlanych.

13. Czy da się podnieść przejazd rowerowy do kat. E – pozwoliłoby to dostać się pod stację Kraków Opatkowie?

IR: Z uwagi na występujące progi zwalniające na ul. Taklińskiego konieczne było wprowadzenie „odcinkowego” ograniczenia prędkości do 30 km/h. Na pozostałych odcinkach obowiązuje ograniczenie prędkości do 40 km/h bądź 50km/h. W związku z powyższym zostanie opracowany projekt stałej organizacji ruchu, który ujednotwi do jednej prędkości odcinki drogi pomiędzy zastosowanymi spowalniaczami. Przedmiotowy projekt po uzyskaniu niezbędnych opinii, jak również zatwierdzeniu zostanie przekazany celem realizacji do Zarządu Dróg Miasta Krakowa.



14. Na ul. Taklińskiego - łącznik w kierunku Skawiny - ograniczenia prędkości co kawałek się zmieniają, przez co ludzie się do nich przestają stosować. Czy można je ujednoczyć?

ZDMK: Ulica Taklińskiego stanowi drogę publiczną, dla której funkcję organu zarządzającego ruchem pełni Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa.

IR: Z uwagi na występujące progi zwalniające na ul. Taklińskiego konieczne było wprowadzenie „odcinkowego” ograniczenia prędkości do 30 km/h. Na pozostałych odcinkach obowiązuje ograniczenie prędkości do 40 km/h bądź 50km/h. W związku z powyższym zostanie opracowany projekt stałej organizacji ruchu, który ujednoczy do jednej prędkości odcinki drogi pomiędzy zastosowanymi spowalniaczami. Przedmiotowy projekt po uzyskaniu niezbędnych opinii, jak również zatwierdzeniu zostanie przekazany celem realizacji do Zarządu Dróg Miasta Krakowa.

15. P&R przy przystanku SKA, poszerzenie ul. Studniarskiego do 6,5 m, mała pętla autobusowa, więcej miejsc parkingowych przy osiedlu - czy takie pozycje mogą znaleźć się w budżecie?

ZTP: Popieramy postulat. Przy opiniowaniu projektu ZTP zwracało uwagę, aby szerokość jezdni na ul. Studniarskiego była dostosowana do swobodnego przejazdu autobusów. W opinii ZTP parametry projektowanej pętli są wystarczające.

ZDMK: Pismem znak: RU.461.1.1134.2023 z 14 grudnia 2023 r. został uzgodniony projekt architektoniczno-budowlany branży drogowej dla inwestycji: „Integracja autobusu MPK z przystankiem SKA Kraków Opatkowice – rozbudowa ulicy Studniarskiego wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, parkingiem P+R i pętlą autobusową”- umowa ZIM/02/2022/105 z 30 listopada 2022r.

MPK: W maju 2023 roku MPK SA w Krakowie opiniowało zadanie inwestycyjne pn. „Budowa drogi dojazdowej z osiedla Kliny do stacji SKA w Opatkowicach” oraz „Integracja autobusu MPK z przystankiem SKA Kraków Opatkowice”. Nasze opinie i wytyczne przekazaliśmy do Zarządu Inwestycji Miejskich, pismem z 19 maja 2023, znak: PA.0600.18.2023.1.

16. Ulice Zakarczmie, Taklińskiego - domy zalewane, prośba o rozbudowę ul. Zakarczmie. W zimie rozważano zamknięcie tej ulicy, bo napływ wody był tak duży, że lód miał grubość 50 cm.

KEGW: W związku ze skargami mieszkańców dotyczącymi zalewania posesji (głównie po nagłych i intensywnych opadach deszczu) wodami spływającymi z terenu budowy, KEGW przekazał sprawę do Nadzoru Budowlanego pismem znak WUI.53.142.2024.RL z dnia 25.06.2024 celem kontroli placu budowy. Budowa kanalizacji opadowej lub innego systemu służącego do odwodnienia ul. Zakarczmie musi być rozwiązana na etapie opracowywania dokumentacji projektowej dla rozbudowy/przebudowy drogi, co jest w kompetencjach ZDMK.

ZDMK: Trudna sytuacja panująca na ul. Zakarczmie spowodowana jest wyciekającą i spływającą wodą zalewającą drogę i sąsiednie niżej położone posesje. Ukształtowanie terenu przy jednoczesnej intensywnej urbanizacji oraz braku systemowego odwodnienia, skutkuje



podtopieniami miejsc zlokalizowanych w najniższym punkcie zlewni. Na drodze tworzą się duże zastoiska wody utrudniając w znacznym stopniu jej przejezdność i niszcząc nawierzchnię. Ulica Zakarczmie na dużym odcinku posiada jedynie nawierzchnię tłuczniową, na całej długości drogi brak jest kanalizacji opadowej. Jedynym skutecznym sposobem na poprawę sytuacji na ul. Zakarczmie, a tym samym dla niżej położonych posesji, jest rozbudowa ul. Zakarczmie z budową kanalizacji opadowej. Wymaga to wprowadzenia zadania inwestycyjnego do Budżetu Miasta Krakowa i Wieloletniej Prognozy Finansowej w ramach zadań programowych Gminy. Zadanie w zakresie rozbudowy ul. Zakarczmie umieszczone zostało na liście zadań wnioskowanych do Budżetu Miasta na 2024 r. oraz do Wieloletniej Prognozy Finansowej na lata kolejne. Pomimo powyższego działania, inwestycja nie zyskała finansowania w 2024 roku.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne ponownie umieszczone zostanie na wysokiej pozycji listy rankingowej zadań wnioskowanych do ujęcia w Budżecie Miasta Krakowa na 2025 rok oraz WPF na lata kolejne. W przypadku przyznania środków finansowych, ZDMK przystąpi do przygotowania i realizacji inwestycji. Ponadto informujemy, że ZDMK wystąpił, po wcześniejszej opinii KEGW, do Wydziału Kształtowania Środowiska UMK o przeprowadzenie kontroli w terenie, celem sprawdzenia w jaki sposób wpływają wody opadowe i czy nie zostały zaburzone stosunki wodne. Zły stan nawierzchni jezdni ul. Taklińskiego wymaga co najmniej remontu nakładkowego. Szacunkowy koszt wymiany nawierzchni bitumicznej ok 3-4 mln zł. Również zadanie w zakresie rozbudowy ul. Taklińskiego umieszczone zostanie na liście rankingowej zadań wnioskowanych ujęcia w Budżecie Miasta Krakowa na 2025 rok oraz WPF na lata kolejne. W przypadku przyznania środków finansowych, ZDMK przystąpi do przygotowania i realizacji inwestycji.

17. Osiedle TBS Złocień, właściciel chce sprzedać staw na ul. Smoleńskiego - wydział skarbu rozpoznał działkę i wydał decyzję, że działka nadaje się do zakupu przez GMK, bezpośrednio za stawem działki zostały sprzedane deweloperowi. Deweloper interesuje się zakupem stawu. Staw wymaga rewitalizacji, są tam też gatunki inwazyjne. Czy istnieje możliwość wykupu stawu?

WS: Stawy stanowią urządzenie wodne (art.16 pkt 65 ustawy Prawo wodne). Śródlądowe wody stojące, woda w rowie oraz w stawie, który nie jest napełniany w ramach usług wodnych, ale wyłącznie wodami opadowymi lub roztopowymi lub wodami gruntowymi, znajdujące się w granicach nieruchomości gruntowej stanowią własność właściciela tej nieruchomości (art. 214 ustawy jw.). Utrzymywanie urządzeń wodnych należy do ich właścicieli i polega na eksploatacji, konserwacji oraz remontach w celu zachowania ich funkcji (art. 188 ustawy j.w.). Zakazuje się m.in. niszczenia lub uszkodzenia urządzeń wodnych (art. 192 ustawy jw.). Odbudowa, rozbudowa, przebudowa lub likwidacja urządzenia wodnego wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego. Organem właściwym do wydania pozwolenia wodnoprawnego jest Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

PMK: Sprawa jest analizowana pod kątem finansowym i prawnym.

18. OSS Opatkowianka - co zrobić, aby poprawić stan techniczny klubu?

ZIS: Klub może skorzystać z dotacji na realizację celów publicznych z zakresu sportu. Zgodnie z zapisami § 4 ust. 1 uchwały nr CII/2791/22 Rady Miasta Krakowa z 21 grudnia 2022 r. w sprawie



określenia warunków i trybu udzielania i rozliczania dotacji służących sprzyjaniu rozwojowi sportu w Krakowie oraz kontroli ich wykorzystania (Dz. U. Woj. Małop. z 29 grudnia 2022 r. poz. 9139), udzielana dotacja może być przeznaczona na finansowanie lub dofinansowanie kosztów realizacji projektu w zakresie:

1. wynagrodzenia kadry szkoleniowej
2. organizowania zawodów sportowych lub uczestnictwa w tych zawodach
3. organizowania obozów sportowych
4. utrzymania lub wynajmu obiektów sportowych dla celów szkolenia sportowego, z wyjątkiem należności regulowanych na rzecz Gminy Miejskiej Kraków oraz jej jednostek organizacyjnych
5. zakupu sprzętu sportowego;

jeżeli wpłynie to na poprawę warunków uprawiania sportu przez członków klubu sportowego, który otrzyma dotację, bądź zwiększy dostępność społeczności lokalnej do działalności sportowej prowadzonej przez ten klub OSS Opatkowiec w ramach konkursu na rok 2024 otrzymał dotację w wys. 20 000 zł, co stanowi 44,74 proc. kwoty wnioskowanej przez klub. Wysokość środków publicznych przeznaczonych na realizację zadań w ramach konkursu na rok 2024 wyniosła 2,9 mln zł, tj. ok. 27,06 proc. zapotrzebowania zgłaszanego przez kluby sportowe.

Corocznie organizowany konkurs projektów dla klubów sportowych jest prowadzony w oparciu o zasady przyjęte jednogłośnie uchwałą Rady Miasta Krakowa, której projekt był poddany procedurze konsultacji społecznych. Kryteria stosowane od lat w konkursach grantowych każdorazowo są publikowane w treści ogłoszenia konkursu. Rokrocznie podlegają uchwaleniu przez Radę ds. Sportu przy Prezydencie Miasta Krakowa (we wcześniejszych latach były przyjmowane podczas wspólnego posiedzenia Komisji ds. Sportu i Kultury Fizycznej Rady Miasta Krakowa oraz Rady ds. Sportu).

Konkurs projektów na rok 2024 został przeprowadzony na podstawie rozdziału 3 uchwały nr CII/2791/22 Rady Miasta Krakowa 21 grudnia 2022 roku, po opublikowaniu 15 marca 2024 r. ogłoszenia o konkursie projektów. Wraz z ogłoszeniem konkursu został opublikowany obszerny materiał pomocniczy [„Jak wypełnić formularz wniosku”](#).

Ponadto pkt. VIII.3. ogłoszenia konkursu projektów dla klubów sportowych na realizację zadania własnego Gminy Miejskiej Kraków w zakresie sprzyjania rozwojowi sportu w 2024 roku z 15 marca 2024 r. zawierał rekomendację do konsultacji poprawności treści formularza wniosku przed jego ostatecznym złożeniem z upoważnionymi pracownikami Zarządu Infrastruktury Sportowej (pięć osób oddelegowanych do sprawy w okresie 15–28 marca 2024 r. od poniedziałku do piątku w godz. 8.00–15.00). Dodatkowo, w związku z przystąpieniem przez Gminę Miejską Kraków do sporządzenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Rejon ulicy Inicjatywy Lokalnej”, Zarząd Infrastruktury Sportowej w Krakowie zawnioskował do Biura Planowania Przestrzennego o wprowadzenie zapisów umożliwiających podnoszenie standardu świadczonych usług poprzez budowę, modernizację i rozbudowę infrastruktury sportowej i rekreacyjnej, w tym również możliwość wymiany istniejącej tkanki, tak aby w przyszłości możliwa była realizacja inwestycji odpowiadającej obecnym standardom i potrzebom klubu. Po uchwaleniu MPZP możliwe będzie sporządzenie koncepcji rozbudowy



budynku OSS Opatkowianka. W tej sprawie klub zwrócił się pisemnie do Zarządu Infrastruktury Sportowej w Krakowie z prośbą o dokonanie wyceny i określenie czasu potrzebnego na realizację zadania.

19. Ul. Wązewskiego - odpływ jest do Biedronki, z Biedronki odpływ wody zalewa drogę, sąsiednie działki. Co można z tym zrobić?

KEGW: Brak systemu odwodnienia, konieczne zrealizowanie odwodnienia ulicy. Budowa kanalizacji opadowej lub innego systemu służącego do odwodnienia drogi musi być rozwiązana na etapie opracowywania dokumentacji projektowej dla rozbudowy/przebudowy drogi, co jest w kompetencjach ZDMK.

WS: Zgodnie z art. 234 ustawy Prawo wodne:

1. Właściciel gruntu, o ile przepisy ustawy nie stanowią inaczej, nie może:
 1. zmieniać kierunku i natężenia odpływu znajdujących się na jego gruncie wód opadowych lub roztopowych ani kierunku odpływu wód ze źródeł - ze szkodą dla gruntów sąsiednich
 2. odprowadzać wód oraz wprowadzać ścieków na grunty sąsiednie.
2. Na właścicielu gruntu ciąży obowiązek usunięcia przeszkód oraz zmian w odpływie wody, powstałych na jego gruncie na skutek przypadku lub działania osób trzecich, ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
3. Jeżeli spowodowane przez właściciela gruntu zmiany stanu wody na gruncie szkodliwie wpływają na grunty sąsiednie, wójt, burmistrz lub prezydent miasta, z urzędu lub na wniosek, w drodze decyzji, nakazuje właścicielowi gruntu przywrócenie stanu poprzedniego lub wykonanie urządzeń zapobiegających szkodom, ustalając termin wykonania tych czynności.

Ponadto zgodnie z § 29 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie dokonywanie zmiany naturalnego spływu wód opadowych w celu kierowania ich na teren sąsiedniej nieruchomości jest zabronione. Ponadto zgodnie z art. 61 ustawy Prawo budowlane właściciel lub zarządca obiektu budowlanego jest obowiązany:

1. utrzymywać i użytkować obiekt zgodnie z zasadami, o których mowa w art. 5 ust. 2
2. zapewnić, dochowując należytej staranności, bezpieczne użytkowanie obiektu w razie wystąpienia czynników zewnętrznych oddziałujących na obiekt, związanych z działaniem człowieka lub sił natury, takich jak: wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, osuwiska ziemi, zjawiska lodowe na rzekach i morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, pożary lub powódzie, w wyniku których następuje uszkodzenie obiektu budowlanego lub bezpośrednie zagrożenie takim uszkodzeniem, mogące spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia lub środowiska.

Do zadań organów nadzoru budowlanego zgodnie z art. 84 ustawy Prawo budowlane należy kontrola przestrzegania i stosowania przepisów prawa budowlanego.



ZDMK: Na fragmencie ul. Tadeusza Ważewskiego została zawarta umowa o zastępstwo inwestycyjne realizacji inwestycji drogowej oraz umowa w sprawie zrzeczenia się odszkodowania nr 490/ZDMK/2021 z 5 maja 2021 r. na rozbudowę drogi w rozumieniu art. 4 pkt. 18 ustawy z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

20. Lampy uliczne oświetlają korony drzew, bo są drzewa niewycięte wzdłuż ul. Ważewskiego. Czy jest możliwość podcięcia tych drzew?

ZZM: 8 lipca drzewa zostały przycięte, odsłaniając pięć lamp.

21. Na działce, w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, wskazana jest zieleń publiczna, a od 18 lat są doprowadzone wszystkie media, jest postawiony budynek. Czy jest możliwość przekształcenia działki w działkę budowlaną?

Sprawą zajął się osobiście Radny Miejski Grzegorz Stawowy.

22. Ul. Smoleńskiego do pętli wymaga przebudowy oraz budowy chodnika.

ZTP: W przypadku przebudowy ul. Smoleńskiego należy zapewnić przejezdność dla pojazdów KMK.

ZDMK: Ul. Smoleńskiego na odcinku w rejonie pętli autobusowej wymaga przebudowy w zakresie wykonania chodnika, co jest związane z wszczęciem procedury inwestycyjnej. Zadanie w zakresie budowy chodnika w ul. Smoleńskiego umieszczone było na liście zadań wnioskowanych do Budżetu Miasta na 2024 r. oraz do Wieloletniej Prognozy Finansowej na lata kolejne. Pomimo powyższego działania, inwestycja nie zyskała finansowania w 2024 roku. Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne ponownie umieszczone zostanie na wysokiej pozycji listy rankingowej zadań wnioskowanych ujęcia w Budżecie Miasta Krakowa na 2025 rok oraz WPF na lata kolejne. W przypadku przyznania środków finansowych, ZDMK przystąpi do przygotowania i realizacji inwestycji.

MPK: Obecnie przez przystanek Smoleńskiego przejeżdża linia 175, obsługiwana mniejszymi autobusami midi (typ mn), co wynika z rozdziału taboru zleconego przez ZTP. Od 28 stycznia 2023 r., po wprowadzeniu – na polecenie ZTP – tymczasowej zmiany organizacji przystanków Smoleńskiego 01/02, linię 175 mogą obsługiwać również autobusy standardowe (ok. 12 m – typu kn). Wcześniej, gdy funkcjonował przystanek „Smoleńskiego” 01 (zlokalizowany w ciągu ulicy Smoleńskiego, bezpośrednio po zawróceniu i wyjeździe z pętli), nie było możliwości bezpiecznej obsługi i podstawienia się dużego autobusu na ten przystanek. Ewentualne przywrócenie funkcjonowania przystanku „Smoleńskiego” 01 w stałej lokalizacji wymaga modernizacji układu drogowego w rejonie pętli, wraz z budową bezpiecznych tras dojścia do przystanków i budowy chodników w ciągu ulicy Smoleńskiego.

23. Na odcinku od ul. Inicjatywy Lokalnej do ul. Dzikiej Róży jest bardzo niebezpiecznie z powodu wysokiej prędkości, z którą jeżdżą samochody. Czy jest możliwa przebudowa?

ZDMK: Odpowiedź na to pytanie zawarta w odpowiedziach na pytania 1 i 3.



IR: Za organizację ruchu na ul. Dzikiej Róży odpowiada GDDKiA. Ul. Inicjatywy Lokalnej jest drogą bez przejazdu, na której ruch pieszych odbywa się po chodniku. Z informacji posiadanych przez IR wynika, że na ulicy tej od 2016 roku wystąpiły tylko trzy kolizje drogowe, które związane były z nieprawidłowym ominięciem pojazdu unieruchomionego oraz z nieustąpieniem pierwszeństwa na skrzyżowaniu przez pojazdy wyjeżdżające z ul. Inicjatywy Lokalnej.

24. Droga (ul. Bochnaka) prowadząca do ZSP nr 13 nie posiada pobocza ani chodnika. Ulica uzyskała ZRID, ale wypadła z wieloletniej prognozy finansowej. Czy da się coś z tym zrobić?

ZDMK: Projekt budowlany branży drogowej dla zadania „Rozbudowa ul. prof. A. Bochnaka w Krakowie” – realizowanego na podstawie umowy 594/ZDMK/2021 z 1 czerwca 2021 r. został uzgodniony pismami znak: RU.461.1.926.2021 z 7 października 2021 r., (2) z 14 lipca 2022 r., (3) z 24 października 2022 r. 14 kwietnia 2023 r. została wydana decyzja ZRID nr 16/6740.4/2023, ostateczna – z 24 maja 2023 r. W aktualnych wieloletnich planach finansowych Miasta Krakowa brak jest środków finansowych zabezpieczonych na realizację robót budowlanych.

IR: Wydział IR UMK opiniował projekt koncepcyjny zakładający rozbudowę ul. Bochnaka na wskazywanym zakresie (sprawa IR-04.7211.39.2021). Zadanie zakładało poszerzenie jezdni ul. Bochnaka oraz drogi wewnętrznej prowadzącej do ZSP 13 wraz z wykonaniem jednostronnej drogi dla pieszych.