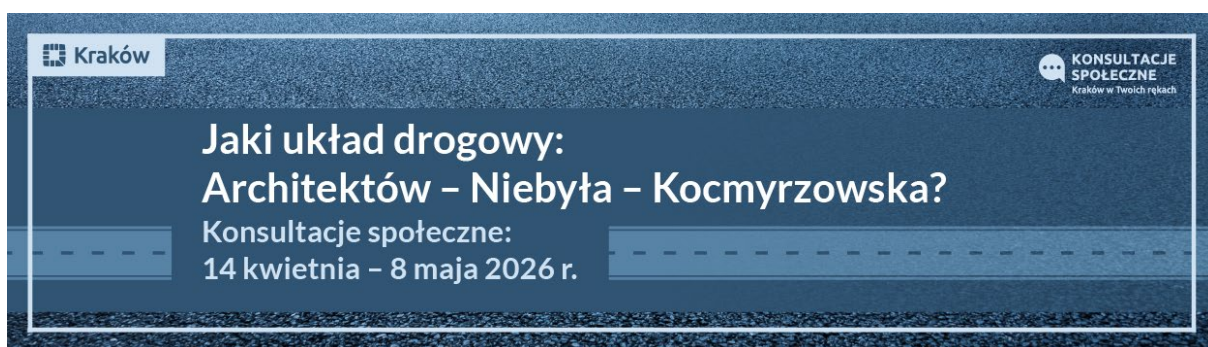


Załącznik nr 4 do
Zarządzenia nr 1116/2025
Prezydenta Miasta Krakowa

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Jaki układ drogowy: Architektów-Niebyła-Kocmyrzowska?



Opracowanie:
Zarząd Dróg Miasta Krakowa, lipiec 2026 r.

I. Wprowadzenie	3
II. Podstawa prawna konsultacji	3
III. Przedmiot konsultacji, cel konsultacji i warunki brzegowe	3
IV. Promocja i sposób informowania o konsultacjach	5
V. Przebieg konsultacji społecznych	6
VI. Opis wyników konsultacji	8
VII. Wnioski z konsultacji społecznych	17
VIII. Informacja o dalszych planowanych działaniach odnośnie przedmiotu konsultacji	17
IX. Załączniki - wnioski i uwagi mieszkańców	18
X. Załączniki - Materiały konsultacyjne wraz linkami	87

I. Wprowadzenie

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa (ZDMK) jako jednostkę odpowiedzialną merytorycznie za przygotowanie oraz realizację inwestycji drogowych, we współpracy z Wydziałem Dialogu, Konsultacji i Kontaktu Obywatelskiego Urzędu Miast Krakowa (DK UMK). **Konsultacje odbyły się w terminie od 14 kwietnia do 8 maja 2026 r. pod nazwą „Jaki układ drogowy: Architektów–Niebyła–Kocmyrzowska?”**

W ramach konsultacji przedłożono dwa z trzech możliwych wariantów koncepcji dla rozwiązania układu drogowego w Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie:

- wariant 1 - połączenie ul. Niebyłej z ul. Architektów,
- wariant 3 - połączenie ul. Niebyłej z ul. Kocmyrzowską.

Wariant 2 koncepcji został wyłączony z konsultacji przez III Zastępcę Prezydenta Miasta Krakowa.

II. Podstawa prawna konsultacji

- Zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 1116/2025
- Uchwała CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa.

III. Przedmiot konsultacji, cel konsultacji i warunki brzegowe

Przedmiotem konsultacji społecznych były dwa warianty opracowania koncepcyjnego przedstawiające możliwości rozwiązania układu drogowego.

Przygotowane i przedłożone opracowanie wynika z treści Uchwał Rady Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie nr XVI/ 71/2025 oraz nr XXII/91/2025. Przedstawia ono alternatywne połączenia drogowe z ciągami pieszymi, miejscami postojowymi i niezbędną infrastrukturą.

Obszar objęty konsultacjami znajduje się w rejonie intensywnie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, kluczowy dla mieszkańców, kierowców, pieszych oraz pasażerów komunikacji miejskiej. Planowane zmiany mają na celu poprawę dostępności komunikacyjnej, uporządkowanie układu drogowego oraz zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników przestrzeni.

W ramach inwestycji przewiduje się m.in.:

- budowę nowego połączenia drogowego wg wybranego wariantu,
- przebudowę i budowę chodników,
- wykonanie zatoki autobusowej przy Szkole Podstawowej nr 129 im. Kornela Makuszyńskiego,
- budowę oświetlenia ulicznego oraz systemu odwodnienia,
- przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej.

Opis wariantów koncepcyjnych:

- **Wariant 1 – połączenie ul. Niebyłej z ul. Architektów**

W wariantcie nr 1 projektuje się połączenie drogowe pomiędzy ul. Architektów, a ul. Niebyłą - ruch dwukierunkowy. Na całej długości odcinka jezdni o szerokości 5,00 m (pojedynczy pas ruchu o szerokości 2,50 m) z wraz z wymaganym poszerzeniem jezdni na łukach poziomych. Zaczynając od początku opracowania, po stronie lewej (strona wschodnia) chodnik o szerokości min. 1,80 m (2,38 m wliczając krawężnik i obrzeże). Po stronie prawej (przeciwnej do chodnika) pobocza o szerokości 0,75 m. W projekcie uwzględniono zatokę postojową, budowę wyniesionego skrzyżowania z ul. Architektów oraz budowę zatoki autobusowej (przeniesienie w nową lokalizację przystanku autobusowego „Architektów Szkoła 01”). Wariant zakłada rozbiórkę dwóch obiektów budowlanych: budynków mieszkalnych jednorodzinnych.

- **Wariant 3 – połączenie ul. Niebyłej z ul. Kocmyrzowską**

W wariantcie nr 3 projektuje się połączenie drogowe pomiędzy ul. Niebyłą, a ul. Kocmyrzowską - ruch dwukierunkowy. Na całej długości odcinka jezdni o szerokości 5,00 m (pojedynczy pas ruchu o szerokości 2,50 m) z wraz z wymaganym poszerzeniem jezdni na łukach poziomych. Po stronie prawej (strona zachodnia) chodnik o szerokości min. 1,80 m (2,38 m wliczając krawężnik i obrzeże). Po stronie lewej (przeciwnej do chodnika) pobocza o szerokości 0,75 m. W projekcie uwzględniono budowę skrzyżowania z ul. Kocmyrzowską (skrzyżowanie z dopuszczeniem tylko prawoskrętów) oraz budowę zatoki autobusowej (przeniesienie w nową lokalizację przystanku autobusowego „Architektów Szkoła 01”). Wariant zakłada rozbiórkę jednego obiektu budowlanego: wiaty garażowej.

Celem konsultacji było:

- zebranie opinii mieszkańców na temat proponowanych wariantów,
- identyfikacja lokalnych potrzeb komunikacyjnych,
- wskazanie potencjalnych konfliktów przestrzennych i funkcjonalnych,
- rozpoznanie preferowanego kierunku dalszych prac projektowych.

Warunki brzegowe konsultacji

Zakres konsultacji obejmował wyłącznie rozwiązania przedstawione w ramach wariantu 1 i wariantu 3 koncepcji inwestycji. Uwagi mogły dotyczyć w szczególności:

- przebiegu układu drogowego,
- organizacji ruchu,
- rozwiązań dla pieszych i rowerzystów,
- wpływu inwestycji na otoczenie,
- bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- dostępności komunikacyjnej obszaru.

Uwagi wykraczające poza zakres koncepcji (np. dotyczące innych obszarów miasta lub niezwiązane z układem drogowym) nie były przedmiotem analizy w ramach niniejszych konsultacji.

IV. Promocja i sposób informowania o konsultacjach

Akcja informacyjno-promocyjna dotycząca konsultacji społecznych była prowadzona wieloetapowo, z wykorzystaniem zróżnicowanych kanałów komunikacji, w okresie od 9 kwietnia 2026 r. do zakończenia procesu konsultacji.

Pierwszym elementem działań była dystrybucja materiałów informacyjnych w terenie. W dniu 9 kwietnia 2026 r. przeprowadzono akcję plakatowania na klatkach schodowych budynków zlokalizowanych w obszarze objętym planowaną inwestycją. Plakaty zostały również przekazane do administracji budynków, spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych.

Zapowiedź konsultacji społecznych została opublikowana 5 kwietnia 2026 r. na stronie jednostki. Następnie, 14 kwietnia 2026 r. opublikowano ogłoszenie o rozpoczęciu konsultacji na stronach: krakow.pl, ZDMK, Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Krakowa (BIP UMK) oraz DK UMK - obywatelski.krakow.pl.

Linki:

[Jaki układ drogowy: Architektów – Niebyła – Kocmyrzowska? Konsultacje społeczne - Oficjalny serwis miejski - Magiczny Kraków](#)

<https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/wkrotce-konsultacje-spoeczne-uklad-drogowy-architektow-niebyla-kocmyrzowska/>

https://www.bip.krakow.pl/?news_id=248167

https://obywatelski.krakow.pl/aktualnosci/315741,2144,komunikat,wkrotce_konsultacje_spoeczne_jaki_uklad_drogowy_architektow_niebyla_kocmyrzowska_.html

https://obywatelski.krakow.pl/konsultacje_spoeczne_-_aktualne/316845,2148,komunikat,konsultacje_spoeczne_jaki_uklad_drogowy_architektow_niebyla_kocmyrzowska_.html

https://obywatelski.krakow.pl/aktualnosci/317574,2144,komunikat,przyjdź_na_spotkanie_otwarte_jaki_uklad_drogowy_architektow_niebyla_kocmyrzowska_.html

https://obywatelski.krakow.pl/aktualnosci/318930,2144,komunikat,jaki_uklad_drogowy_architektow_niebyla_kocmyrzowska_zostal_juz_tylo_tyzdzen_na_przekazanie_opinii_.html

Równolegle prowadzono komunikację w mediach społecznościowych (Facebook), obejmującą:

- zapowiedź konsultacji (09.04.2026 r.):
<https://www.facebook.com/zdmk.krakow/posts/pfbid07p74JWvgocMasiaadaVt8Qm8tLMkerUWwfWACnKbnmaWir4vNnn9e5aTbhZLH8UpI>
https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1600327828192279&set=pb.100046452325880.-2207520000&type=3&locale=pl_PL
- informację o rozpoczęciu konsultacji (14.04.2026 r.):
<https://www.facebook.com/zdmk.krakow/posts/pfbid01L6dMNRMJZ8P5i26iJR94JrGr3ndaZS7aV5evj6TdtJbVr2jdXRdJGZ4uNMwxmsSI>
https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1606367374254991&set=pb.100046452325880.-2207520000&type=3&locale=pl_PL
- zaproszenie na spotkanie konsultacyjne (20.04.2026 r.):
<https://www.facebook.com/zdmk.krakow/posts/pfbid0fwTHojAnQ6UubeGur1EP87Xz4R2EZcFjhzWKcguxpPiiXj8bJ7QhVx87jbkVYSNFI>
https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1611411683750560&set=pb.100046452325880.-2207520000&type=3&locale=pl_PL

- przypomnienia o trwających konsultacjach - dyżury, ankieta (22.04.2026 r.) :
<https://www.facebook.com/zdmk.krakow/posts/pfbid09LMXSWGQ36rbb7L7ggCif65J2RHCL9bdXxUDVHZ18uKBfVTP8XYk1pdGeZhN6pGMI>
- aktualizacja po spotkaniu (28.04.2026 r.)
<https://www.facebook.com/zdmk.krakow/posts/pfbid02Q1sKBN9opbHuj9rtY1tomEdV5hM1ZTACrQNzB5WhmEFaZ61gJN55grqx2hwijyLFI>
- przypomnienie o zbliżającym się zakończeniu konsultacji społecznych (05.05.2026 r.)
<https://www.facebook.com/zdmk.krakow/posts/pfbid02x1gN6R7xADaT7QsnzXTAdJR4B4tKFNqmAVtM4B4xr6XzPdqmGQVL7jtNPxw2z1ol>
https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1621202336104828&set=pb.100046452325880.-2207520000&type=3&locale=pl_PL

Istotnym elementem działań była współpraca z Radą Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie. W jej ramach m.in.: Zarząd Dróg Miasta Krakowa uzyskał wsparcie w identyfikacji lokalnych kanałów dotarcia do mieszkańców, przy organizacji spotkania, jak również przy dystrybucji materiałów informacyjnych oraz ankiet.

Dzięki wykorzystaniu zarówno kanałów cyfrowych, jak i tradycyjnych form komunikacji, możliwe było dotarcie do szerokiego grona mieszkańców oraz zapewnienie im różnych form udziału w konsultacjach.

V. Przebieg konsultacji społecznych

Uczestnicy konsultacji

W konsultacjach społecznych udział wzięli mieszkańcy Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie oraz osoby zainteresowane analizowanym obszarem (m.in. dojazdy do pracy, szkoły, usług i terenów rekreacyjnych).

Uczestnicy mogli wziąć udział w procesie poprzez:

- wypełnienie ankiety konsultacyjnej (online lub papierowej),
- udział w spotkaniu konsultacyjnym,
- zgłaszanie uwag podczas dyżuru z projektantem,
- przekazywania uwag w formie opisowej.

Ankieta konsultacyjna

Kluczowym narzędziem konsultacyjnym była ankieta konsultacyjna prowadzona w okresie od 14 kwietnia do 8 maja 2026 r.

Ankieta obejmowała następujące zagadnienia:

- wybór preferowanego wariantu koncepcji (wariant 1, wariant 3, oba lub żaden),
- możliwość uzasadnienia wyboru oraz zgłoszenia propozycji zmian,
- ocenę istniejącego układu komunikacyjnego w zakresie: ruchu samochodowego, komunikacji miejskiej, ruchu rowerowego, ruchu pieszego,
- określenie powiązania respondenta z obszarem,
- dane metryczkowe (dzielnica, wiek, płeć – dobrowolnie).

Ankieta była dostępna zarówno dla osób bezpośrednio związanych z obszarem (mieszkańców i osób pracujących na danym obszarze), jak i dla osób spoza niego. Wypełniły ją 684 osoby,

w tym 37 w wersji papierowej. **Wnioski i uwagi mieszkańców zgłoszone za pośrednictwem ankiety przedstawiono w rozdziale IX – Tabela nr 1.**

Spotkanie konsultacyjne

W spotkaniu konsultacyjnym, które odbyło się 23 kwietnia 2026 r. w Szkole Podstawowej nr 129 im. Kornela Makuszyńskiego na os. Na Wzgórzach 13a, uczestniczyło ok. 120 osób. Spotkanie trwało od godz. 17.00 do godz. 19.30. **Wnioski i uwagi mieszkańców zgłoszone podczas spotkania przedstawiono w rozdziale IX – Tabela nr 2.**

Telefoniczny dyżur konsultacyjny z projektantem

Telefoniczny dyżur konsultacyjny z projektantem odbył się 27 kwietnia 2026 r. w godz. 15.00 – 17.00. W jego trakcie odnotowano 1 zgłoszenie telefoniczne. Dodatkowo do ZDMK wpłynęła 1 uwaga przekazana bezpośrednio. **Wnioski i uwagi mieszkańców zgłoszone w ten sposób przedstawiono w rozdziale IX – Tabela nr 2.**

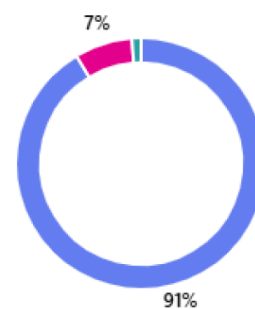
Proces konsultacyjny miał charakter otwarty i umożliwiał udział wszystkim zainteresowanym osobom oraz podmiotom.

VI. Opis wyników konsultacji

Zestawienie wyników ankiety konsultacyjnej

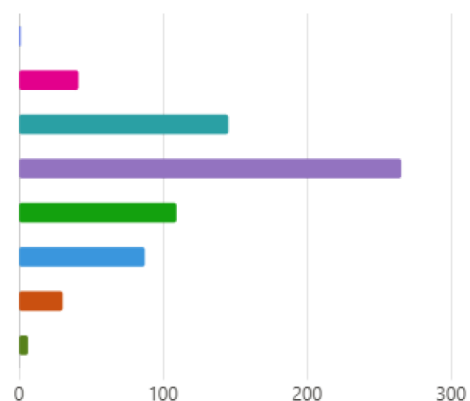
1. Proszę o wskazanie Dzielnicy Krakowa w której Pan/Pani mieszka:

● Dzielnica XVII Wzgórza Krzesławickie	625
● Inna Dzielnica Krakowa	51
● Nie mieszkam w Krakowie	8



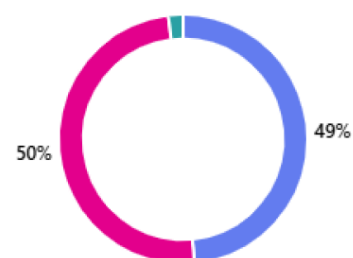
2. Wiek:

● poniżej 16 lat	1
● 16–25 lat	41
● 26–35 lat	145
● 36–45 lat	265
● 46–55 lat	109
● 56–65 lat	87
● 66–75 lat	30
● Powyżej 75 lat	6



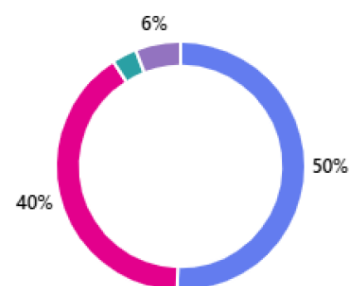
3. Proszę podać swoją płeć:

● Kobieta	332
● Mężczyzna	339
● Nie chcę podać	13
● Inna	0



4. Który wariant jest Pana/Pani zdaniem lepszy?

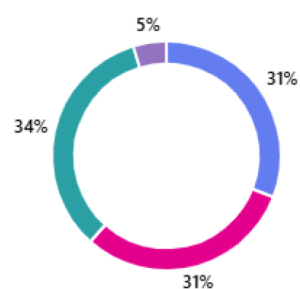
● wariant 1	345
● wariant 3	277
● oba są dobre	22
● żaden z nich	40



5. Proszę uzasadnić swój wybór i wskazać, czy wymaga on ewentualnych zmian – a jeśli tak to jakich? *(odpowiedź nieobowiązkowa)*

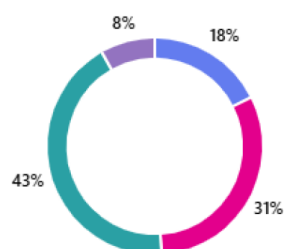
6. Jak ocenia Pani/Pan aktualne skomunikowanie tego obszaru z pozostałą częścią miasta jeśli chodzi o poruszanie się samochodem?

● bardzo źle	211
● źle	210
● dobrze	231
● bardzo dobrze	32



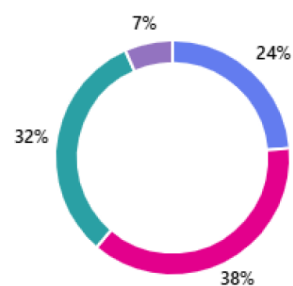
7. Jak ocenia Pani/Pan aktualne skomunikowanie tego obszaru z pozostałą częścią miasta jeśli chodzi o poruszanie się komunikacją miejską?

● bardzo źle	120
● źle	215
● dobrze	293
● bardzo dobrze	56



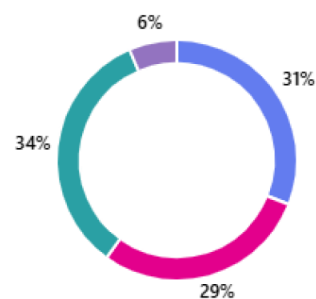
8. Jak ocenia Pani/Pan aktualne skomunikowanie tego obszaru z pozostałą częścią miasta jeśli chodzi o poruszanie się rowerem?

● bardzo źle	162
● źle	257
● dobrze	220
● bardzo dobrze	45



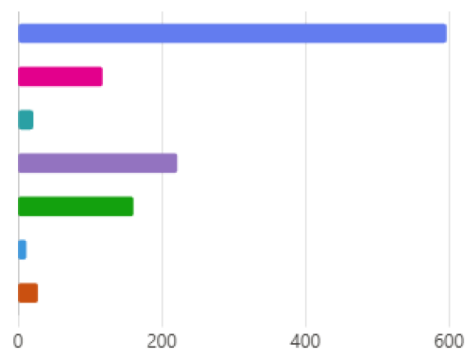
9. Jak ocenia Pani/Pan aktualne skomunikowanie tego obszaru z pozostałą częścią miasta jeśli chodzi o poruszanie się pieszo?

● bardzo źle	212
● źle	198
● dobrze	230
● bardzo dobrze	44



10. W jaki sposób jest Pan/Pani związany/-a z tym obszarem?
(można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)

● mieszkam	596
● pracuję	117
● uczę się	21
● korzystam z usług (np. zakupy)	221
● rekreacja	160
● nie jestem związany/a	11
● Inne	27



Charakterystyka udziału i struktura zgłoszeń

Ankiety konsultacyjną wypełniło 684 respondentów, w tym 37 osób skorzystało z formularza papierowego.

Struktura terytorialna uczestników przedstawiała się następująco:

- 625 osób z Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie,
- 51 osób z innych dzielnic Krakowa,
- 8 osób spoza Krakowa.

W ramach konsultacji odnotowano również inne formy udziału mieszkańców:

- 11 uwag zgłoszonych podczas spotkania stacjonarnego,
- 1 zgłoszenie w ramach dyżuru telefonicznego (obejmujące 2 uwagi),
- 1 pismo organizacji pozarządowej.

Łącznie w ramach wszystkich form konsultacji zarejestrowano 697 zgłoszeń, odpowiedzi ankietowych i uwag.

Wśród respondentów ankiety można wyodrębnić cztery grupy:

1. Mieszkańcy preferujący wariant 1 (odrzucający jednocześnie wariant 3) - za 345 osób
2. Mieszkańcy preferujący wariant 3 (odrzucający jednocześnie wariant 1) - za 277 osób
3. Mieszkańcy odrzucający oba warianty - 40 osób
4. Mieszkańcy popierający oba warianty (neutralni) - 22 osoby.

Każda ze zgłoszonych uwag i sugestii została przeanalizowana w ZDMK pod kątem możliwości jej uwzględnienia (praktycznego wykorzystania) w przypadku realizacji danego wariantu lub braku takiej możliwości wynikającego z uwarunkowań realizacyjnych.

Raport nie wskazuje wariantu preferowanego ani rekomendowanego do realizacji. Został on natomiast przekazany do Rady Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie, stanowiąc istotny materiał opiniodawczy w procesie zajmowania stanowiska.

Rada Dzielnicy, jako jednostka właściwa do opiniowania zadań dotyczących obszaru dzielnicy oraz najlepiej znająca jego uwarunkowania, na sesji w dniu 25 czerwca 2026 r. uchwala nr XXXV/141/2026 pozytywnie zaopiniowała wariant 1 koncepcji.

W związku z powyższymi uwagami i sugestiami o charakterze technicznym zostaną przekazane jednostce projektowej wraz z zakresem rzeczowym zadania, po zawarciu umowy na opracowanie dokumentacji techniczno-prawnej umożliwiającej budowę połączenia drogowego. Na etapie projektowym możliwe będzie ich uwzględnienie w zakresie wynikającym z przyjętego rozwiązania oraz uwarunkowań technicznych, funkcjonalnych i formalnych.

Jednocześnie należy podkreślić, że przypisanie warunkowości do zgłoszonych wniosków, opinii i uwag mieszkańców w tabeli załącznika (kolumna II) ma charakter wyłącznie porządkowy i nie stanowi o ich kwalifikacji jako „przyjętych” lub „odrzuconych” w rozumieniu ostatecznych rozstrzygnięć inwestycyjnych.

Synteza opinii i najczęściej zgłaszanych postulatów mieszkańców

Poniżej przedstawiono najczęściej zgłaszane argumenty wraz z liczbą wskazań odnotowanych w ankiecie konsultacyjnej.

Mieszkańcy preferujący wariant 1 - najczęstsze argumenty

1. Skomunikowanie osiedla i poprawa dostępności komunikacyjnej (60 osób)

Najczęściej podnoszonym argumentem za wariantem 1 była poprawa skomunikowania osiedla. Mieszkańcy wskazywali przede wszystkim na potrzebę połączenia ul. Niebyłej z ul. Architektów oraz osiedlami Na Wzgórzach i Na Stoku. Podkreślano, że obecnie brakuje wygodnego połączenia pomiędzy nową i starszą częścią osiedla, a dojście często odbywa się nieformalnymi ścieżkami.

Wskazywano również, że wariant 1 zapewnia bardziej wszechstronne możliwości dojazdu – umożliwia wyjazd z ul. Architektów zarówno w kierunku południowym i zachodnim, jak również w stronę Prus, Grębałowa oraz ul. Kantorowickiej. Zdaniem mieszkańców rozwiązanie to poprawi dostęp do usług, komunikacji miejskiej oraz pozostałych części dzielnicy, a także stworzy alternatywną trasę wyjazdu z osiedla.

Wariant 1 oceniano jako rozwiązanie tworzące nowy kierunek komunikacyjny, zapewniające alternatywny wyjazd z osiedla oraz poprawiające dostęp do pozostałych części miasta.

2. Lepszy dostęp do szkoły i żłobka (46 osoby)

Drugim najczęściej wskazywanym argumentem była poprawa dostępu do Szkoły Podstawowej nr 129 oraz nowego żłobka. Mieszkańcy zwracali uwagę na możliwość budowy bezpiecznej zatoki autobusowej, łatwiejszy dojazd dla rodziców oraz stworzenie bezpieczniejszych warunków dojścia dzieci do szkoły. Część respondentów wskazywała również, że wariant 1 stwarza warunki do lepszego zagospodarowania otoczenia szkoły i żłobka, w tym uporządkowania sposobu dojazdu do tych obiektów oraz poprawy ich dostępności komunikacyjnej. Podkreślano także możliwość zawracania pojazdów w rejonie nowego żłobka, co mogłoby usprawnić obsługę komunikacyjną tego obszaru.

3. Ograniczenie wywłaszczeń i ingerencji w nieruchomości prywatne (40 osób)

Znaczna grupa mieszkańców wskazywała, że wariant 1 w największym stopniu wykorzystuje tereny gminne, dzięki czemu minimalizuje konieczność wywłaszczeń. Podkreślano, że realizacja wariantu 3 wymagałaby zajęcia terenów należących do wspólnot mieszkaniowych, likwidacji ogrodzeń oraz utraty części terenów wspólnych. Wariant 1 oceniano jako rozwiązanie bardziej sprawiedliwe społecznie, powodujące najmniejszą ingerencję w prawa własności mieszkańców.

4. Ochrona miejsc parkingowych (33 osoby)

Istotnym argumentem było zachowanie istniejących miejsc postojowych. Respondenci wskazywali, że już obecnie na osiedlu występuje niedobór parkingów, a wariant 3 mógłby doprowadzić do likwidacji około 50–60 miejsc parkingowych. Wariant 1 postrzegano jako rozwiązanie umożliwiające nie tylko zachowanie obecnej liczby miejsc postojowych, ale również stworzenie nowych parkingów.

5. Odciążenie ul. Kocmyrzowskiej (30 osób)

Mieszkańcy zwracali uwagę, że ul. Kocmyrzowska już obecnie jest przeciążona ruchem samochodowym i regularnie występują na niej zatory komunikacyjne. W ich opinii wariant 3 kierowałby dodatkowy ruch właśnie na tę ulicę, co mogłoby prowadzić do dalszego pogorszenia jej przepustowości oraz wydłużenia czasu przejazdu. Zwiększenie natężenia ruchu mogłoby także utrudnić bezpieczne i sprawne włączanie się do ruchu na ul. Kocmyrzowskiej, szczególnie w godzinach szczytu. W ocenie mieszkańców skutkowałoby to dodatkowymi utrudnieniami komunikacyjnymi oraz obniżeniem płynności ruchu w tej części dzielnicy.

6. Ochrona zieleni i ograniczenie wycinki drzew (9 osób)

Część respondentów argumentowała, że wariant 1 wiąże się z mniejszą ingerencją w istniejącą zieleni. Podkreślano, że w wariantcie 1 dominują młode nasadzenia, które w razie potrzeby mogą zostać przesadzone, a sama inwestycja nie wiąże się z wycinką drzew o wysokiej wartości przyrodniczej ani istotnymi negatywnymi skutkami środowiskowymi. Wskazywano również, że rozwiązanie to pozwala zachować istniejącą zieleni pełniącą funkcję rekreacyjną oraz poprawiającą jakość życia mieszkańców.

W odniesieniu do wariantu 3 podnoszono natomiast, że jego realizacja wiązałaby się z wycinką największych i najstarszych drzew w okolicy oraz usunięciem znacznej części terenów zielonych, w tym również zakrzewień stanowiących siedliska ptaków i drobnych zwierząt (m.in. jeży, zajęcy, kuropatw). Zwracano uwagę na ryzyko istotnego zmniejszenia bioróżnorodności oraz utraty naturalnych „filtrów” powietrza, które pełnią funkcję ograniczającą zanieczyszczenia i hałas. Wskazywano także na wywłaszczenie około 70 arów prywatnego terenu.

7. Alternatywa dla ul. Kantorowickiej (8 osób)

Respondenci podkreślali, że wariant 1 stworzy dodatkowy kierunek ruchu i częściowo odciąży ul. Kantorowicką, która obecnie obsługuje znaczną liczbę pojazdów, w tym ruch związany z dojazdami z okolicznych terenów. Wskazywano, że obecnie ul. Kantorowicka pełni funkcję ważnego połączenia komunikacyjnego, które jest wyraźnie przeciążone.

Zwracano uwagę, że nie ma potrzeby tworzenia kolejnego połączenia w kierunku ul. Kocmyrzowskiej z ul. Niebylej, ponieważ istniejące połączenie przez ul. Kantorowicką może pełnić tę funkcję. W opinii respondentów mieszkańcy Grębałowa i okolic już teraz wykorzystują ten ciąg komunikacyjny, m.in. w dowozie dzieci do żłobka i szkoły.

Podkreślano również, że wariant 1 może rozłożyć ruch na kilka kierunków, co zmniejszyłoby obciążenie ul. Kantorowickiej oraz poprawiło komfort mieszkańców zarówno tej ulicy, jak i ul. Niebylej, szczególnie w zakresie codziennych dojazdów do szkoły, żłobka i lokalnej infrastruktury.

8. Krótsza i bardziej efektywna trasa (8 osób)

Według części mieszkańców wariant 1 stanowi najkrótsze połączenie pomiędzy analizowanymi obszarami. Wskazywano również, że nie powiela istniejącego układu drogowego (wariant 3) i może zostać zrealizowany szybciej oraz przy niższych kosztach.

Mieszkańcy preferujący wariant 3 - najczęstsze argumenty

1. Bezpieczeństwo dzieci, ochrona szkoły i terenów zielonych (73 osoby)

Najczęściej wskazywanym argumentem za wariantem 3 było bezpieczeństwo dzieci. Mieszkańcy podkreślali, że wariant 1 przebiega zbyt blisko szkoły, boisk oraz terenów rekreacyjnych, co mogłoby zwiększać ryzyko wypadków, hałas oraz emisję spalin. Wariant 3 oceniano jako rozwiązanie pozwalające lepiej oddzielić ruch tranzytowy od strefy szkolnej i rekreacyjnej, ograniczając bezpośredni wpływ ruchu samochodowego na teren szkoły.

Wskazywano również na konieczność zachowania zielonego pasa ochronnego wokół szkoły oraz ochronę terenów wykorzystywanych przez dzieci do rekreacji.

2. Ochrona zieleni i środowiska (60 osób)

Drugim najczęściej podnoszonym argumentem była ochrona istniejących terenów zielonych. Respondenci wskazywali na konieczność zachowania drzew, terenów rekreacyjnych oraz siedlisk zwierząt, podkreślając ich znaczenie dla jakości życia mieszkańców oraz funkcji przyrodniczych i klimatycznych tego obszaru.

Wskazywano w szczególności, że teren objęty wariantem 1 obejmuje obszary zielone wykorzystywane rekreacyjnie przez mieszkańców – jako miejsce spacerów, wypoczynku oraz codziennej aktywności rodzin z dziećmi i właścicieli psów. Podkreślano, że jest to jeden z ostatnich ciągów zieleni w tej części osiedla, pełniący funkcję lokalnej przestrzeni wypoczynkowej oraz naturalnej bariery środowiskowej.

Zwracano uwagę, że w tym rejonie występują siedliska drobnych zwierząt i ptaków, w tym gatunków chronionych, takich jak dzięcioł. Obawy dotyczyły również potencjalnej utraty bioróżnorodności oraz degradacji ekosystemu w wyniku wycinki drzew i usunięcia zakrzewień. Wskazywano, że zieleń pełni także funkcję ochronną – ogranicza hałas, poprawia jakość powietrza i stanowi naturalne zacienienie w rejonie zabudowy mieszkaniowej i szkoły.

W tym kontekście podkreślano, że wariant 3 w mniejszym stopniu ingeruje w istniejące tereny zielone, natomiast wariant 1 wiązałby się z ich uszczupleniem, co oceniano jako istotną stratę dla lokalnego środowiska i komfortu życia mieszkańców.

3. Ograniczenie korków na ul. Architektów i ulicach osiedlowych (53 osoby)

Znaczna grupa mieszkańców obawiała się, że wariant 1 doprowadzi do zwiększenia ruchu samochodowego na ul. Architektów oraz przyległych ulicach osiedlowych. Wskazywano, że ulice te charakteryzują się już obecnie ograniczoną przepustowością i są miejscami przeciążone, co powoduje utrudnienia w codziennej komunikacji.

Podkreślano, że wprowadzenie dodatkowego ruchu mogłoby doprowadzić do dalszego pogorszenia warunków ruchu w obszarze o funkcji głównie mieszkaniowej, zwiększając hałas oraz natężenie ruchu lokalnego. Wskazywano również, że wariant 1 mógłby przyczynić się do zakorkowania osiedli Na Wzgórzach i Na Stoku poprzez skierowanie przez nie ruchu tranzytowego.

W tym kontekście część respondentów wskazywała, że bardziej korzystnym rozwiązaniem jest wariant 3, który kieruje ruch bezpośrednio na ul. Kocmyrzowską – główną arterię komunikacyjną, zdolną do przejęcia większego obciążenia, szczególnie w związku z jej przebudową. Podkreślano, że takie rozwiązanie ogranicza ryzyko przekształcenia ul. Architektów w trasę przelotową, co mogłoby dodatkowo pogłębić duży ruch na osiedlu oraz

prowadzić do utrudnień w godzinach szczytu. W opinii mieszkańców wariant 3 lepiej porządkuje układ ruchu, przekierowując go na główną drogę zbiorczą i zmniejszając presję komunikacyjną na ulicach osiedlowych.

4. Lepsza komunikacja ze Szpitalem Okulistycznym (19 osób)

Respondenci podkreślali, że wariant 3 poprawi dostępność Wojewódzkiego Szpitala Okulistycznego zarówno dla pieszych, jak i dla komunikacji zbiorowej. Zwracano uwagę na możliwość budowy chodników, skrócenie dojścia od pętli tramwajowej oraz poprawę dostępności placówki dla osób starszych i z ograniczoną mobilnością.

5. Lepsze wyprowadzenie ruchu na główną arterię komunikacyjną (13 osób)

Mieszkańcy wskazywali, że wariant 3 umożliwia bezpośrednie połączenie z ul. Kocmyrzowską, dzięki czemu ruch samochodowy byłby skierowany na drogę o charakterze ponadlokalnym, a nie przez wnętrze osiedla. W opinii respondentów mogłoby to ograniczyć ruch tranzytowy na ulicach osiedlowych.

6. Odciążenie ul. Kantorowickiej (4 osoby)

Niewielka grupa respondentów argumentowała, że wariant 3 może przyczynić się do częściowego odciążenia ul. Kantorowickiej dzięki zapewnieniu dodatkowego połączenia z ul. Kocmyrzowską.

7. Ochrona miejsc parkingowych (3 osoby)

Zwrócono uwagę na konieczność zachowania istniejących miejsc postojowych oraz ochronę infrastruktury wspólnot mieszkaniowych, wskazując potencjalne negatywne skutki inwestycji dla mieszkańców budynku 17A.

Mieszkańcy odrzucający oba warianty - najczęstsze argumenty

1. Brak kompleksowego rozwiązania problemów komunikacyjnych (12 osób)

Najczęściej podnoszonym argumentem było przekonanie, że żaden z wariantów nie rozwiązuje rzeczywistych problemów komunikacyjnych całego obszaru. Respondenci wskazywali na brak spójnej koncepcji rozwoju układu drogowego i konieczność uwzględnienia dalszej rozbudowy dzielnicy.

2. Obawy o wzrost ruchu samochodowego i korków (11 osób)

Mieszkańcy zwracali uwagę, że zarówno wariant 1, jak i wariant 3 mogą prowadzić jedynie do przesunięcia problemów komunikacyjnych w inne miejsca, bez rzeczywistej poprawy przepustowości głównych ulic.

3. Ochrona zieleni i terenów rekreacyjnych (9 osób)

Respondenci podkreślali, że oba warianty wiążą się z ingerencją w tereny zielone, które pełnią funkcję rekreacyjną oraz poprawiają jakość życia mieszkańców.

4. Bezpieczeństwo dzieci i pieszych (10 osób)

Wskazywano, że każda nowa droga generuje dodatkowy ruch samochodowy w pobliżu szkoły, boisk oraz ciągów pieszych, co może pogorszyć bezpieczeństwo najmłodszych mieszkańców.

5. Priorytet dla infrastruktury pieszej i rowerowej (4 osoby)

Część mieszkańców uważała, że zamiast budowy nowych dróg samochodowych należy skoncentrować się na budowie chodników, ścieżek rowerowych, bezpiecznych przejść dla pieszych oraz poprawie dostępu do szkoły, szpitala i komunikacji miejskiej.

6. Krytyka procesu planistycznego (5 osób)

Respondenci wskazywali na brak długofalowego planowania infrastruktury - krytyka planowania "najpierw zabudowa, potem drogi".

Mieszkańcy popierający oba warianty (neutralni) - argumenty

Mieszkańcy wskazywali na brak połączenia drogowego w środkowej części osiedla oraz konieczność poprawy dostępności komunikacyjnej dzielnicy (**2 osoby**). Wykazali brak silnej preferencji, akceptując oba rozwiązania jako uzupełniające się (**2 osoby**). Zwracali uwagę na przyszłą rozbudowę i wzrost ruchu oraz potrzebę równoległej poprawy infrastruktury pieszej i drogowej (**3 osoby**). A nawet wskazywali, że obydwie koncepcje powinny zostać zrealizowane (**3 osoby**).

Szczegółowe uwagi, wnioski i postulaty zgłoszone przez uczestników konsultacji zostały przedstawione w rozdziale IX. Załączniki w tabelach nr 1 i 2.

VII. Wnioski z konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne dla koncepcji układu drogowego Architektów-Niebyła-Kocmyrzowska wykazały zróżnicowanie poglądów lokalnej społeczności, jak i konflikty interesów poszczególnych wspólnot mieszkaniowych.

Zarząd Dróg Miasta Krakowa wskazuje na techniczną możliwość realizacji każdego z analizowanych wariantów koncepcji, przy czym:

W przypadku wyboru do realizacji wariantu nr 1 należy liczyć się z konsekwencją pojawienia się znacznego ruchu (w tym tranzytowego spoza dzielnicy, a nawet miasta), którego kumulacja wystąpi w miejscu włączenia tej nowej drogi do ul. Architektów, w bezpośrednim sąsiedztwie Szkoły Podstawowej nr 129. Spowoduje to dodatkowe obciążenie ruchem ul. Architektów od miejsca włączenia do wlotu w ul. Kocmyrzowską. Oczywistym jest wpływ tej decyzji na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, a przede wszystkim dzieci. Kolejnym aspektem, którego nie można pominąć jest nieoceniona strata przyrodnicza, na którą zwraca uwagę Zarząd Zieleni Miejskiej w opinii koncepcji drogowej (pismo ZZS.53.78.26.JH z dnia 23.04.2026 r. - w załączeniu do niniejszego raportu). W zakresie pozyskania terenu pod inwestycję koniecznym będzie dokonanie wywłaszczeń w relatywnie niewielkim stopniu, na drodze procedury Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID).

Wybierając natomiast do realizacji wariant nr 3 w dalszym ciągu stara i nowa część osiedla pozostaną niepołączone. Mieszkańcy przeciwległych części poruszać się będą zatem jak dotychczas: zmotoryzowani - objazdem przez fragment zwykle obciążonej dużym ruchem ul. Kocmyrzowskiej, natomiast piesi - wydeptaną ścieżką na wskroś terenów zielonych, w tym prywatnych. Także i w przypadku realizacji tego wariantu należy uwzględnić spore szkody wyrządzone przyrodzie, liczne wycinki wartościowych okazów dębów i likwidację siedlisk zwierząt. Pojawi się również konieczność - znacznie większa obszarowo w porównaniu z powyższą dla wariantu nr 1 - wywłaszczeń wobec największej na osiedlu wspólnoty mieszkaniowej z części niezbędnego pod inwestycję terenu, który w sporym swoim zakresie ze spokojnego, ogrodzonego i bezpiecznego, zmieni się w ogólnodostępny.

Zasadnym jest w tym miejscu zaznaczyć, co podniosło kilku ankietowanych, by zamiast połączeń stricte drogowych rozważyć możliwość i poczynić starania dla wykonania w tej części osiedla ciągu pieszo-rowerowego, np. po trasie wyłączono z konsultacji społecznych wariantu nr 2, po której to każdego dnia, mieszkańcy przeciwległych części osiedla oraz ich dzieci przemierzają się w drodze do pracy i szkoły.

VIII. Informacja o dalszych planowanych działaniach odnośnie przedmiotu konsultacji

Koncepcja układu drogowego Architektów-Niebyła-Kocmyrzowska została przekazana Radzie Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie wraz z analizą wyników z konsultacji społecznych zawartych w niniejszym raporcie. **W konsekwencji powyższego, Rada Dzielnicy XVII na sesji w dniu 25 czerwca 2026 r. uchwala nr XXXV/141/2026 pozytywnie zaopiniowała wariant 1 koncepcji. Stanowi to pierwszy etap ewentualnego dalszego procesu inwestycyjnego, zmierzającego do realizacji połączenia drogowego ul. Niebyłej z ul. Architektów.**

W przypadku wprowadzenia tego zadania do realizacji wszystkie uwagi i sugestie zgłoszone podczas konsultacji społecznych, odnoszące się do wariantu 1, zostaną przekazane jednostce projektowej w celu ich przeanalizowania oraz uwzględnienia - w uzasadnionym zakresie - w dokumentacji techniczno-prawnej dla budowy nowego połączenia drogowego w Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie.

IX. Załączniki - wnioski i uwagi mieszkańców

TABELA 1. Wnioski i uwagi mieszkańców przekazane za pośrednictwem ankiety.

Treść uwagi/wniosku/pytania	Sposób rozpatrzenia uwagi - uzasadnienie, odpowiedź
Wariant 1 – argumenty mieszkańców “ZA” (jednocześnie krytyczne wobec wariantu 3)	
DOJŚCIE DO SZKOŁY i ŻŁOBKA	46 osób wskazało argument dotyczący dojścia do żłobka i szkoły
Preferowany wariant : nr 1 Kluczowa jest możliwość połączenie osiedla z nowobudowanym żłobkiem oraz z drugiej strony zapewnienie dostępu do szkoły dla mieszkańców ulicy Niebyłej czy Kantorowickiej. Najkorzystniejszy byłby wariant 2 i powinien wrócić do dyskusji. Wariant 3 powinien być wykluczony, bo sposób poprowadzenia drogi będzie oznaczać, że dotarcie do szkoły i żłobka zostanie zapewnione tylko dla osób zmotoryzowanych a piesi jak przedzierali się przez błoto za garażami obok szkoły tak będą zmuszeni dalej do takiej komunikacji. Optymalny przebieg związany z drogą dzieci do szkoły! Jest niezbędny aby mieszkańcy osiedla Na Wzgórzach, Na Stoku mieli dostęp do nowego żłobka. Ponadto ul. Niebyła nie może być ulica ślepą. Wariant nr 1 najmniej ingeruje w nieruchomości niegminne przez co pozwala ograniczyć koszty. Wariant 1 bliżej szkoły i przedszkola. Wariant 3 jest za długi, nie będzie miał bezpośredniego połączenia z Kocmyrzowską tylko z drogą serwisowa, z której można tylko skręcić w prawo na Kocmyrzowską. Zdjęcie satelitarne jest nieaktualne. Patrząc na dostęp do żłobka wariant 1 jest lepszy dla mieszkańców.	Uwaga - w zakresie zapewnienia dojazdu/dojścia do żłobka i szkoły dla mieszkańców różnych części osiedla na krótszym odcinku, bez konieczności objazdu przez ul. Kocmyrzowską - zostanie uwzględniona w przypadku kontynuacji prac projektowych dla tego wariantu. Jednokierunkowość ul. Niebyłej - do decyzji zarządcy drogi po zrealizowaniu połączenia drogowego wg wybranego wariantu i ocenie sytuacji ruchowej.

Najsensowniejsza opcja zarówno dla kierowców, jak i pieszych, a w szczególności dzieci których na osiedlu przy ulicy Niebytej jest dużo będzie wariant 1, ponieważ prowadzi bezpośrednio do szkoły. Natomiast kierowcy wjeżdżają na ulicę Architektów którą można dojechać szybko do ulicy Kocmyrzowskiej lub Petofiego. Wariant 1 pozwala dojechać do żłobka ale również pod szkołę. Wariant ten odciąży ulicę Kocmyrzowska ponieważ kierowcy nie będą się tam kierować.

Droga w opcji 1 jest niezbędna z powodu otwarcia żłobka. Obecnie mamy już korki do wjazdu/wyjazdu z Niebytej. Dodatkowo przydałby się chodnik szczególnie dla dzieci które dosłownie w zimie i po deszczu toną w błocie idąc do szkoły. Jest to jedyna opcja łącząca Niebytą faktycznie z osiedlem. Wyprowadziłabym tylko progi zwalniające żeby mieszkańcy Dojazdowa Prus itd. nie zrobili sobie z tej drogi autostrady. To by zwiększyło bezpieczeństwo.

Wybieram wariant 1, ponieważ zapewnia on bezpieczniejszy i krótszy dostęp do Szkoły Podstawowej nr 129 oraz integruje lokalne drogi osiedlowe. Sugeruję jednak dodanie progów zwalniających, aby uspokoić ruch pod szkołą. Wariant 1 (Połączenie z ul. Architektów) Dlaczego TAK: Lepszy dla osób korzystających głównie z lokalnej infrastruktury (szkoła, sklepy osiedlowe). Tworzy spójną sieć dróg wewnątrz dzielnicowych.

Wariant 3 (Połączenie z ul. Kocmyrzowską) Dlaczego NIE:

1. Może być postrzegany jako "skrót" dla osób spoza osiedla, co zwiększy ruch na ul. Niebytej.

2. Trudności z włączeniem się do ruchu

Ul. Kocmyrzowska jest bardzo ruchliwa. Wyjazd z wariantu 3 w godzinach szczytu może być bardzo trudny.

3. Jeśli ul. Kocmyrzowska jest już rozbudowywana i posiada swoje węzły, tworzenie kolejnego zjazdu w bliskiej odległości może pogorszyć przepustowość głównej drogi (zbyt dużo zjazdów/wjazdów blisko siebie).

4. Zagrożenie dla bezpieczeństwa najmłodszych: Zwiększony ruch samochodowy, zwłaszcza wspomniany wcześniej tranzyt (osoby skracające sobie drogę do ul. Kocmyrzowskiej), drastycznie zwiększa ryzyko wypadków w bezpośrednim

sąsiedztwie żłobka, gdzie rodzice parkują, wysadzają dzieci i przechodzą przez jezdnię.

5. Hałas utrudniający odpoczynek: Żłobek wymaga strefy ciszy, szczególnie w porach drzemek dzieci. Wariant 3, jako bezpośredni łącznik z arterią, wygeneruje ciągły szum i hałas silników, co negatywnie wpłynie na komfort podopiecznych.

Ten wariant zapewnia czysty i bezpieczny dostęp do szkoły budowanego żłobka, a także najwygodniejszy do komunikacji miejskiej sklepów na osiedlu.

Będąc mieszkańcem ul Niebyłej moje dzieci idąc do szkoły muszą chodzić w błocie, gdyż nie ma żadnego chodnika. Obecnie są robione ogrodzenia wokół nowych bloków. Proszę wziąć pod uwagę projekt chodników aby można było przejść suchą nogą tak do szkoły jak i do komunikacji miejskiej z poważaniem mieszkaniac ul Niebyła.

Bo to jedyna opcja by mieszkańcy ulicy niebyła i okolic dostali się do szkoły, do sklepu i aby połączyć nas w końcu z osiedlem. W tej chwili przeprawa pomiędzy Niebyłą a Architektów jest bardzo trudna, niewygodna i trudna dla wózków dziecięcych, dzieci idących do szkoły oraz osób które chcą dotrzeć na autobus. Dojazd do sklepów w korkach zajmuje strasznie dużo czasu, a chcielibyśmy korzystać ze sklepu Lewiatan czy wewnątrz osiedlowej drogi do Biedronki.

Wariant 1 przebiega obok szkoły dzięki czemu dzieci będą mogły poruszać się do szkoły chodnikiem wybudowanym przy drodze. W pierwszym wariantcie mamy możliwość skręcenia na ulicę Architektów zarówno w lewo jak i w prawo.

Wariant 1 w mojej ocenie jest lepszym rozwiązaniem ze względu na utworzenie cywilizowanej drogi do szkoły podstawowej, dodatkowo z ul. Architektów w ul. Kocmyrzowską można skręcić w oba kierunki.

Najkrótsza droga, poprawi bezpieczeństwo dla dzieci - uczniów SP129.

Popieram Wariant 1 pod warunkiem budowy bezpiecznej zatoki autobusowej pod szkołą, zapewnienia dojścia do żłobka oraz ochrony istniejących miejsc parkingowych.

Przede wszystkim bezpieczeństwo dzieci.

Tak dla wariantu 1 - bezpieczniej, możliwość budowy zatoki dla autobusu, łatwiejszy dojazd do szkoły, możliwość zawracania przy nowo budowanym żłobku. Wariant 3 - niestety ale nieporozumienie, wyłączenie terenów wspólnoty 17A wycięcie zielonych terenów i brak jakichkolwiek plusów a mieszkańców osiedla na wzgórzach.

Popieram Wariant 1 ze względu na: Bezpieczeństwo: mniejsze ryzyko kolizji niż przy wyjeździe na ul. Kocmyrzowską (Wariant 3). Obsługę szkoły: lepszy dojazd do SP nr 129 i nowej zatoki autobusowej. Integrację osiedla: połączenie nowej zabudowy z istniejącą infrastrukturą osiedla Na Wzgórzach, co sprzyja budowaniu lokalnych więzi i ułatwia codzienne piesze poruszanie się.

Najlepsze rozwiązanie, poprawi bezpieczeństwo dla uczniów szkoły, miejsce dla samochodów oraz autobusu (wycieczki szkolne). Poprawa bezpieczeństwa na boiskach szkolnych - bardziej widoczne miejsce dla Policji i Straży Miejskiej.

Wariant 1 stworzy możliwość dojścia do żłobka z osiedla chodnikiem którego brakuje. Wariant 3 w niczym nie pomoże mieszkańcom.

Wariant 3 jest zupełnie zbędny - nie prowadzi do połączenia osiedla ze żłobkiem ani bloków z Niebyłej ze szkołą.

Odrzucam wariant 2 i 3 ponieważ: likwidują ogrodzenie zapewniające bezpieczeństwo dzieciom i osobom spacerującym po posesji.

Ulica nie będzie przebiegać między blokami. Dzięki temu będzie bezpieczniej dla okolicznych mieszkańców. Będzie zdecydowanie ciszej.

Moim zdaniem ulica Niebyła powinna być jednokierunkowa np wjazd, natomiast wyjazd powinien odbywać się ulica która pełniła rolę wyjazdu i wjazdu w czasie realizacji kanalizacji na ul. Niebyłej. Nie nakłada się wielkich kosztów inwestycji i nie wprowadza się aut które będą omijały korki na pozostałych ulicach na ciche spokojne osiedle.

POŁĄCZENIE STAREJ I NOWEJ CZĘŚCI OSIEDLA	60 osób wskazało argument dotyczący połączenia starej i nowej części osiedla 8 osób wskazało argument dotyczący alternatywy dla ul. Kantorowickiej
Preferowany wariant: nr 1 Wariant 1 biegnący przy ogrodzeniu szkoły nr 129 jest zdecydowanie lepszą opcją, ponieważ wariant 3 nie rozwiązuje problemu braku połączenia ul. Niebyłej z ulicą Architektów i osiedlem Na Stoku/na Wzgórzach. Mieszkańcy osiedla przy ul. Niebyłej oraz okolicy ul. Niebyłej potrzebują bezpośredniego połączenia z ulicą Architektów (droga, chodniki wraz z oświetleniem), a nie z ulicą Kocmyrzowską (do której aktualnie jest przecież dojazd poprzez ulicę Kantorowicką). Wariant 1 jest bezapelacyjnie najlepszą opcją, również dla osób z osiedla na Wzgórzach i Na Stoku które będą zaprowadzać/zawozić dzieci do żłobka. Potrzebne jest skomunikowanie ul. Niebyłej z ulicą Architektów i starym osiedlem a nie z ulicą Kocmyrzowską. Wiele osób z tych okolic potrzebuje dostać się do szkół, przedszkoli, przychodni, sklepów i całej infrastruktury znajdujących się na os. Na wzgórzach, na Stokach i nie ma potrzeby wjeżdżać na zapchaną, ruchliwą Kocmyrzowską. Chodzi o sprawne połączenie Niebyłej z przyległym osiedlem. Wariant 3 nie wnosi wiele, nie zapewni połączenia ze szkołą, normalnego chodnika do niej i możliwości poruszania się pomiędzy osiedlami bez wjazdu na ulicę główną. A przecież zaraz zostanie uruchomiony żłobek, jak mieszkańcy wzgórz, stoków mają się do niego dostać? Jadąc na około (bo przecież dojście z wózkiem obok 129 jest wyzwaniem, zwłaszcza po deszczu) i generując jeszcze większe korki na kocmyrzowskiej? Jeśli ktoś nie jest świadomy, dojazd na osiedle (pod szkołę 129) z Niebyłej potrafi trwać nawet 20 min!!!! Zdarzało się jechać i 30 min! Zaledwie 1 km... To jest dramat. Realizacja wariantu 1 to stworzenie nowego kierunku komunikacyjnego, w mojej opinii jest to potrzebne rozwiązanie komunikacyjne. Jednocześnie chciałabym zgłosić, że modernizacja ulicy Kantorowickiej jest absolutnie niezbędna dla sprawnego i bezpiecznego ruchu samochodowego, pieszego i rowerowego w tym rejonie!	Uwaga - w zakresie ustanowienia bezpośredniego i najkrótszego skomunikowania starej i nowej części osiedla - zostanie uwzględniona w przypadku kontynuacji prac projektowych dla tego wariantu. Uwaga - w zakresie konieczności poprawy dojazdu do szpitala okulistycznego - zostanie uwzględniona w przypadku kontynuacji prac projektowych dla tego wariantu.

Wariant numer 1 jest bezkolizyjny przebiega po działkach gminnych i nie wpływa bezpośrednio na życie mieszkańców pomoże dzieciom chodzącym do szkoły i rozwiąże problemy połączenia ulicy Architektów i Niebyłej z mieszkańcami tej części osiedla oraz stworzy bezpieczną zatokę autobusową dla szkoły podstawowej. Stanowczo sprzeciwiam się wariantowi numer 3 który przebiega po prywatnych działkach i prowadzi do wywłaszczenia oraz projekt jest źle wykonany ze względu na brak możliwości włączenia w ul. Kocmyrzowską która została niedawno wstępnie zakończonym projektem z ekranami akustycznymi.

Założeniem koncepcji było połączenie ul Niebyłej i Architektów i ułatwienie życia mieszkańcom podążającym do żłobka, a nie osobą jeżdżących spoza dzielnicy tymi ulicami. Wariant numer 3 nie skomunikuje osiedla a jedynie główne arteria drogowe. Dodatkowo w razie dzielnicy jest prowadzony protest mieszkańców który wpłynął już dużo wcześniej i nie jest uwzględniony. W konsultacjach miał być opiniowany wariant nr 1 i on powinien zostać jako jedyny w konsultacjach taka jest też rekomendacja radnych dzielnicy 17.

Wybrałem wariant pierwszy, ponieważ potrzebne jest połączenie osiedla przy ulicy Niebyłej z ulicą Architektów. Obecnie mieszkańcy ul. Niebyłej chodzą po strasznych dziurach i błocie. Musimy mieć połączenie ze "starym osiedlem" ponieważ tam znajduje się cała infrastruktura potrzebna do życia. Głównie rozchodzi się o dzieci chodzące do szkoły podstawowej 129, które nie mają bezpiecznej komunikacji pieszej. Połączenie w wariantcie 2 nie zlikwiduje tych problemów, a w zasadzie jest niepotrzebne, ponieważ do ulicy Kocmyrzowskiej można dojechać ulicą Kantorowicką.

Na Niebyłej powstają nowe bloki i będą powstawać z tego co wiem. Fajnie by było jakoś to połączyć ze Wzgórzami/Stokami. Już teraz dojście czy dojazd jest mega trudny (po godzinie 15 przejechać na wzg np do apteki Kocmyrzowska, przy tym jak ona korkuje trzeba liczyć 15-20 min). Pieszego dojścia tak naprawdę nie ma....chyba że "na dziko ", o ile dorosły człowiek jakoś da radę, tak już rodzic z wózkiem ma nie lada problemy (już nie wspomnę w deszcz czy w ziemię). Mnóstwo dzieci z Niebyłej uczęszcza do szkoły 129 a tu jak wyżej napisałem dojścia też nie ma.

Przebieg drogi w wariantcie 1 zapewni łatwiejszy i szybszy wyjazd z osiedla. Ponadto zapewnia iż droga nie będzie przebiegać "pod oknami" mieszkańców osiedla przy ul. Niebyłej. Dodatkowe skrzyżowanie drogi z ul. Kocmyrzowską spowoduje większy chaos i korki na ul. Kocmyrzowskiej.

Moim zdaniem wariant 1 jest lepszym wyborem , ponieważ łączy ul Niebytą z ul Architektów która ma kierunek w obydwie strony i skraca drogę na osiedle Na wzgórzach bardziej niż wariant 3 który nie dość że prowadzi do drogi jednokierunkowej to jest dalej do osiedla. Poza tym jest łatwiejszy do realizacji bo prowadzi przez tereny puste.

Kluczowe jest połączenie Niebyłej z osiedlami Na Wzgórzach i Na Stoku zwłaszcza dla ruchu pieszego , dojeżdżenie do szkoły i odwrotnie z osiedli do budowanego żłobka. Jeżeli wybrany zostanie wariant 3 to powinien zostać zrealizowany wariant 1 w formie deptaka.

Pilnuje wnuka. Codziennie chodzę po błocie z przystanku między garażami. Zależy mi na dojeździe cywilizowaną drogą na ul. Niebytą.

Wariant 1 ułatwi wyjazd z ulicy i lepszą komunikację z miastem, nie będzie długiego stania w korku, aby wyjechać na ZAKORKOWANĄ ulicę Kocmyrzowską. Dom, który ma być zburzony jest niezamieszkały i teren wokół jest zaniedbany, więc nie ma przeszkody by go zburzyć.

Nie ma potrzeby tworzyć kolejnej drogi do ulicy Kocmyrzowskiej z ulicy Niebyłej. Jest połączenie przez ulicę Kantorowicką i mieszkańcy np. z Grębatowa i okolic mogą dowozić dzieci do żłobka tą drogą. Realny problem to brak połączenia ulicy Niebyłej z osiedlem Na Stoku. Od lat brak dojeźdia a jedynie błotniste ścieżki. Brak oświetlenia oraz drogi rowerowej.

Ta trasa zapewni płynne połączenie-dojazd do szkół na osiedlach Wzgórza i Na Stoku co jest bezwzględnie istotne, dla mieszkańców z ul. Niebytą, Kantorowicka , Petofiego , Cieślińskiej - Brzeskiej. Dodatkowo poprawi komunikację z miastem.

Dojazd do Kocmyrzowskiej jest Kantorowicka a na stoki i wzgórza nie ma przebiecia także wydaje mi się że to lepsze rozwiązanie.

Wariant 1 łączy mieszkańców ul. Niebyłej ze szkołą, parkiem i pozwala na lepsze korzystanie z lokalnej infrastruktury, a wariant 3 prowadzi od razu na ruchliwą drogę, nie daje dostępu do infrastruktury i tworzy więcej korków.

Wariant 3 nie daje zupełnie nic mieszkańcom ul. Niebyłej, nie wiem, czemu on ma służyć. Najlepszy był wariant 2, ale oczywiście dobro deweloperów jest ważniejsze niż mieszkańców i wycofano ten wariant. Wariant 1 przynajmniej łączy z osiedlem, szkołą i sklepami.

Brakuje połączenia drogowego od ulicy Niebyłej do Architektów i osiedla Na Stoku. Powinna to być droga osiedlowa bliżej istniejących bloków i nie przechodząca przez istniejące budynki

Wariant 1 uważam za lepszy. Wymaga zadbania o: (1) wybudowanie bezpiecznej zatoki autobusowej przy szkole, (2) zapewnienie wygodnego i bezpiecznego dojścia do żłobka, przy czym nie powinno się to odbywać kosztem obecnie istniejących miejsc parkingowych. Wariant 3 nie daje żadnych korzyści obecnym mieszkańcom ulicy Niebyłej i osiedla na Wzgórzach ani innym osobom korzystającym ze znajdującej się w tym rejonie infrastruktury rekreacyjnej i sklepów. Wariant 3 niesie natomiast konkretne i pewne skutki negatywne, z których wymienię tylko (1) likwidację istniejących miejsc parkingowych i (2) wywłaszczenia.

Brak alternatywy dla ul. Niebyłej

To skandal żeby odcinać mieszkańców ul. Niebyłej od traktów pieszych i możliwości normalnego wyjazdu z osiedla.

PROBLEM WŁĄCZENIA SIĘ W UL. KOCMYRZOWSKĄ	30 osób wskazało problem włączenia się w ul. Kocmyrzowską
Preferowany wariant: nr 1 Przebieg trasy 3 brak bezpośredniego wjazdu na ulicę Kocmyrzowską, obecnie jest nowa droga serwisowa dla mieszkańców (na planie stara droga). Wariant proponowanego przebiegu drogi (tzw. „niebieski”) nie powinien być brany pod uwagę. Rozwiązanie to jest całkowicie nielogiczne i nie uwzględnia realnych warunków komunikacyjnych w tym rejonie. Na końcu tej trasy nie ma bezpośredniego wyjazdu na ul. Kocmyrzowską, co w praktyce uniemożliwia jej sensowne wykorzystanie jako elementu układu drogowego. Dodatkowo w tym miejscu znajdują się ekrany akustyczne, a sama droga pełni obecnie funkcję dojazdu wyłącznie dla mieszkańców. Wprowadzenie takiego wariantu spowoduje zwiększenie ruchu w obszarze przeznaczonym dla lokalnej komunikacji, pogarszając bezpieczeństwo i komfort życia mieszkańców. Proponowane rozwiązanie sprawia wrażenie niedostosowanego do istniejącej infrastruktury i potrzeb lokalnej społeczności, dlatego nie powinno być dalej rozpatrywane. Potrzebujemy inny dojazd niż do Kantorowickiej bo jest jeden kierunek za Fortami. Kolejne włączenie drogi w ulicę Kocmyrzowską, która już jest zakorkowana pogorszy przepustowość tej ulicy ponieważ spowoduje budowę kolejnego skrzyżowania ze światłami, których już będzie na odcinku niecałego kilometra chyba 5 lub 6.	Uwaga - w zakresie wskazanej konieczności dodatkowej przebudowy/budowy nowego wjazdu w ul. Kocmyrzowską - zostanie uwzględniona w przypadku kontynuacji prac projektowych dla tego wariantu. Uwaga - w zakresie odciążenia ul. Kocmyrzowskiej o budowę kolejnego wjazdu - zostanie uwzględniona w przypadku kontynuacji prac projektowych dla tego wariantu. Uwagi - w zakresie proponowanego chodnika/ciągów pieszych w innych lokalizacjach, m.in. między garażami ponieważ wariant nr 1 przewiduje w swoim zakresie również chodnik - nie uwzględniono.

Wariant 3 doprowadzi do nadmiernego obciążenia z ul. Kocmyrzowskiej i pacjenci szpitala okulistycznego będą zajmować miejsca przy 17a. Po za tym nie chce mieć drogi kilka metrów od okien. Mieszkam od szpitala. W wariantcie 1 będzie możliwość omijania porannych i popołudniowych natężeń ruchu. Na ul Kocmyrzowskiej wciąż są wąskie gardła i otworzenie ciągu dwóch jezdni nie poprawi sytuacji.

Dojazd do ulicy Architektów, co pozwala na płynniejszy ruch i ominięcie korków na Kocmyrzowskiej.

Ulica Kocmyrzowska jest już teraz przeciążona. Kierowanie na nią dodatkowego ruchu za pomocą drogi wg wariantu 3 tylko pogorszy sytuację, która już jest trudna. Wariant 1 zapewni mieszkańcom ul. Kantorowickiej oraz okolicy dużo dogodniejszy dojazd na osiedle, gdzie zlokalizowana jest większość usług w okolicy.

Szybciej będę u rodziców którzy mieszkają na Stoku. Kocmyrzowska jest zawsze zakorkowana.

Dzięki połączeniu z drogą architektów da się unikać stania w korkach na ulicy Kocmyrzowskiej.

Wariant 1 jest jedyną alternatywą dla ominięcia korków na ul. Kocmyrzowskiej i płynne połączenie ul. Niebylej ze Wzgórzami Krzesławickimi. Wariant 3 kompletnie nic nie usprawni.

Szybszy dojazd do osiedla, możliwość ominięcia korkującej się kocmyrzowskiej. Możliwy ruch w obie strony.

Możliwość jazdy z Architektów w prawo lub w lewo (Możliwość ominięcia korków na Kocmyrzowskiej w prawo).

Mieszkam na ul. Niebylej jestem za wariantem nr.1 . Uważam że byłoby to dobre rozwiązanie ponieważ ja i osoby wyjeżdżające z osiedla ale nie jadące do centrum Huty nie musiałyby wjeżdżać na ul. Kocmyrzowską, która w godzinach porannych i popołudniowych często bywa nieprzejezdna z powodu korków . Proszę jeszcze o przemyślenie i pomoc w rozwiązaniu problemu z jakimś chodnikiem lub utwardzoną drogą która mogłaby prowadzić koło garaży ponieważ idąc na pętli tramwajową w

porach jesienno-zimowych moje dzieci przychodzą po kolana w błocie a niejednokrotnie jest tak ślisko, że kończyło się to upadkiem w to właśnie błoto.

1 wariant byłby lepszy jako dodatkowy wyjazd z osiedla przy ul. Niebyłej w innym kierunku niż już istniejące wyjazdy. Ul. Architektów mniej zakorkowana niż Kocmyrzowska. W miejsce 3 wariantu powinny być ścieżki dla pieszych, którzy korzystają z komunikacji miejskiej, dojście do pętli tramwajowej. W tej chwili powstaje coraz więcej ogrodzeń przy blokach i każde następne ogrodzenie przykleja się do poprzedniego ogrodzenia, co powoduje coraz to dalsze dojście do pętli tramwajowej. Jest to bardzo uciążliwe dla matek z wózkami, osób na wózkach inwalidzkich, starszych osób i dla wszystkich, którzy korzystają z komunikacji tramwajowej, nie dość że po błocie to jeszcze coraz dłuższa droga do pętli tramwajowej. Pomiędzy ogrodzeniami (a jest ich dużo), powinny być zrobione przejścia dla pieszych, co znacznie skróciłoby czas dojścia do pętli tramwajowej.

Wariant 1 jest w porządku bez zmian. Wybór uzasadniam tym, że główna droga jest bardzo zatłoczona o niemal każdej godzinie, a wybór dostępnych alternatyw również wiąże się ze stanem w korkach. Droga prowadząca obok szpitala okulistycznego nie posiada pobocza - jest to niebezpieczna dla kierowców i pieszych, a przez to jest tam znacznie ograniczona prędkość.

Najlepszy był wariant 2, który szedł między garażami. Z zaproponowanych nieco lepszy jest wariant 2, bo łączy ul. Niebyłą z osiedlami omijając bardzo zakorkowaną ulicę Kocmyrzowską.

Wybór tego wariantu sprawia, że główny ruch tranzytowy/dojazdowy nie „wlewa się” w sam środek zabudowy mieszkaniowej, gdyż wariant 1 biegnie skrajem osiedla

Wariant 1 jest dużo lepszy, dlatego że jest krótszy, poza tym ulica wariantu 3 będzie połączona z ul. Kocmyrzowską, gdzie będzie duży ruch i brak lewoskrętu. Wariant 1 wypada na ul. Architektów, gdzie można jechać w każdym kierunku.

Nie widzę sensu łączenia ul. Niebyłej z ul. Kocmyrzowską, która od czasu otwarcia ronda przy obwodnicy jest najbardziej zakorkowaną drogą tej dzielnicy i trzeba ją odciążać. Poza tym istnieje ul. Kantorowicka, którą z ul. Niebyłej można dojechać do ul. Kocmyrzowskiej, więc wariant 3 nic nie wnosi do skomunikowania tego terenu. Ale przede wszystkim zakłada on pozbawienie mieszkańców bloku

os. Na Wzgórzach 17a ogromnego fragmentu ziemi, na co nigdy nie było zgody mieszkańców i do urzędów wpływają od lat liczne pisma i uchwały w tej sprawie. Taką drogę można było projektować zanim powstały bloki i parkingi przy ul. Niebyłej 11 i 13 oraz przed rozpoczęciem budowy żłobka, bo przecież zaproponowana grafika nie uwzględnia tego, że tuż za ogrodzeniem terenu os. Na Wzgórzach 17a buduje się żłobek i nie da się zrealizować drogi zgodnie z tą grafiką, tylko pewnie trzeba by było poprowadzić ją całkowicie po terenie wspólnoty os. Na Wzgórzach 17a. Mam wrażenie, że na żłobek celowo wybrano teren przylegający do terenu os. Na Wzgórzach 17a, by naciskać na mieszkańców tej lokalizacji, że gdzie indziej nie ma miejsca na drogę. Najpierw trzeba było zaplanować drogę, a nie sprzedawać ziemię pod zabudowę bez ładu i składu. Nie widzę powodu, dlaczego wspólnota ma sprzedawać swoją ziemię i zgadzać się na wycinkę pięknych starych drzew, które służą mieszkańcom tego i sąsiednich terenów, tylko dlatego, że osoby odpowiedzialne za planowanie przestrzenne tego terenu nie myślały odpowiednio wcześniej o drodze. Jako mieszkanka zdecydowanie sprzeciwiam się wariantowi 3. Wariant 1 wydaje mi się potrzebny, by odciążyć ul. Kocmyrzowską od aktualnych korków. Jest także drogą umożliwiającą dojście do os. Na Stoku i Na Wzgórzach mieszkańcom ul. Niebyłej.

UWAGI OGÓLNE, PARKINGI, WYWŁASZCZENIA	40 osób wskazało argument dotyczący ograniczenia wywłaszczeń i ingerencji w nieruchomości prywatne 33 osoby wskazały argument dotyczący ochrony miejsc parkingowych 9 osób wskazało argument dotyczący ochrony zieleni i ograniczenia wycinki drzew 8 osób wskazało argument dotyczący tego, że jest to trasa krótsza i bardziej efektywna
Preferowany wariant: nr 1 Wariant 1 jest jedynym, który zapewni dojście pieszych zarówno do przystanków autobusowych przy ul. Architektów jak i pętli Wzgórza Krzesławickie. Wariant 3 wpływa jedynie nieznacznie na komfort dojazdu samochodem. Przy Wariacie 3 wjazd na ul. Niebyłą od strony Krakowa będzie możliwy nadal tylko z wykorzystaniem obecnych dróg (Kantorowicką i Petofiego). Ponadto należy wziąć pod uwagę, że okolice ul. Niebyłej to obecnie ponad 200 mieszkań i wiele domów jednorodzinnych (razem jest to co najmniej kilkuset mieszkańców regularnie korzystających z przejścia pomiędzy ul. Niebyłą a Os. Na Wzgórzach i Na Stoku), natomiast po oddaniu do użytku żłobka, na tym odcinku przybędzie wielu pieszych z wózkami dziecięcymi, czyli takie połączenie może zapewnić tylko Wariant 1 i odrzucony Wariant 2. Ułatwi komunikację z resztą osiedla bez konieczności wjazdu na Ul. Kocmyrzowska. Jest ok i jest krótszy. Ten wariant jest korzystniejszy bo mamy krótsze połączenie z osiedlami, przedszkolami, szkołami, aptekami, pocztą i sklepami oraz z zielonym jarem. Nie korkuje to przejazdu przez osiedle. Połączenie z infrastrukturą osiedla na stoku, na wzgórzach - przedszkola, szkoły, przychodnia - wariant trzeci nie wnosi nic w takie połączenie. Najbardziej logiczny i bezpieczny dojazd do przedszkola. Dojazd z naszej lokalizacji gdziekolwiek został nam bardzo utrudniony, zakorkowana Kantorowicka, zamknięta ul Petofiego w jednym kierunku, ciągłe utrudnienia w ruchu, żeby dostać	Uwaga zostanie uwzględniona w przypadku kontynuacji prac projektowych dla tego wariantu - w zakresie zapewnienia bezpośredniego połączenia starej i nowej części osiedla, a tym samym poprawę komunikacji wewnętrznej tej części dzielnicy. Inne uwagi, dotyczące obaw w odniesieniu do wariantu nr 3: - likwidacja wielu miejsc postojowych, - konieczność wycinek wartościowych przyrodniczo drzew, - wywłaszczenia, - otwarcie części ogrodzonego bezpiecznego terenu wspólnoty, zostaną rozważone podczas wyboru wariantu do dalszych prac projektowych. Podobnie uwagi w zakresie wariantu nr 1 dotyczące: - znacznych wycinek drzew, - możliwości powstania miejsc postojowych.

się do przedszkola, kościoła czy do piekarni, często trzeba stać w korku, nie zawsze da się iść pieszo.

Wariant nr 1 jest najbardziej sensowny pod kątem dostania się do Osiedla na Wzgórzach oraz Osiedla Na Stoku. Aktualnie dla osoby poruszającej się komunikacją miejską droga za szkołą 129 jest najbliższą drogą aby dostać się do pętli tramwajowej na Wzgórzach. Obecnie dostanie się tą drogą do pętli suchą stopą w deszczowe dni jest niemal niemożliwe.

Wymaga zmian mieszkańcy ul. Niebyłej zostali oszukani przez dewelopera. Miasto pozwoliło na budowę dalszych bloków. Wariant 1 umożliwi dojście do szkoły dla dzieci i rozładuje korek na kocmyrzowskiej. O każdej porze jest tam problem. Wariant 1 jest jedyny słuszny. Jednak dla bezpieczeństwa dodałbym progi zwalniające na Niebyłej i nowej drodze.

Wariant 1 jest korzystniejszy, ponieważ planowana droga jest krótsza, będzie przebiegać przez osiedle i okolice szkoły, co poprawi miejską w tym momencie komunikację w rejonie.

Wariant 3 jest skrajnie nieoptymalny dla mieszkańców Wspólnoty Mieszkaniowej os. Na Wzgórzach 17a, zabiera im miejsca parkingowe oraz teren prywatny, ponadto w bardzo małym stopniu zmieniłby komfort i możliwości dojazdu mieszkańcom nowych bloków na ul. Niebyłej - praktycznie identyczne przebieg co ul. Kantorowicka. Wariant 1 daje wyżej wspomnianym mieszkańcom dużo szybszy dojazd do miasta od strony ul. Architektów, omijając korki na ul. Kocmyrzowskiej, bardziej wszechstronny dojazd (od południa, zachodu właśnie przez architektów, w stronę Prus lub Grębałowa przez Kantorowicką).

Wariant 1 łączy ze szkołą, parkiem i pozwala na lepsze korzystanie z lokalnej infrastruktury podczas gdy wariant 3 prowadzi od razu na ruchliwą drogę i tworzy więcej korków.

Jako mieszkanka ul. Kantorowickiej uważam, że ul. Kantorowicka jest mocno przeciążona przez samochody wyjeżdżające z s7 z okolic Zesławic oraz mieszkańców z ul. Niebyłej, wariant nr 1 skutecznie może rozluźnić nasilony ruch, który obecnie ma miejsce na ul. Kantorowickiej oraz poprawi mieszkańcom

wspomnianej ulicy Niebyłej komfort dotarcia dzieci do szkół czy pobliskiej infrastruktury.

Z uwagi na brak możliwości wyboru wariantu 2 wskazuję na wariant 1 jako lepszą alternatywę w dotarciu z mojego miejsca zamieszkania do pętli tramwajowej lub/i przystanków autobusowych przy ul. Architektów.

Jako mieszkaniec ulicy Kantorowickiej, uważam, że przejazd wariantem nr 1 znacznie usprawni komunikację samochodem dla naszego regionu i rozluźni wzmożony ruch na ul. Kantorowickiej.

Jeśli nie mamy połączenia z pętlą to przynajmniej będzie można dotrzeć na autobus. Mam nadzieję, że radny który obok mieszka nie będzie miał wpływu na decyzję

Jedyny wybór to nr 1 - bez odbierania drogi i niszczenia działek. Wariant 3 to chyba żart bo nie ma żadnego sensu w komunikacji samochodowej.

Wariant 1 jest krótszy i znacznie mniej kolizyjny, aczkolwiek jego przebieg powinien zostać dostosowany pomiędzy SP129 a blokami 10D-E, tj. przebiegać w śladzie KDD.3 zamiast po obszarze ZPfn.2 (wg. MPZP Kantorowicka-Niebyła), wówczas nie byłoby konieczne wyburzanie budynku ul. Niebyła 31-33. Wariant 3 jest niekorzystny ponieważ: a) przebiega niemal dookoła budowanego obecnie żłobka, b) znacznie ingeruje w teren działki 234/14 stanowiącej własność Wspólnoty Mieszkaniowej os. Na Wzgórzach 17A - likwidacja ogrodzenia i wielu miejsc parkingowych, c) wymaga wycinki wielu drzew w tym kilku ogromnych starych dębów, d) zakłada dołączenie "na siłę" do przebudowywanej ul. Kocmyrzowskiej, bez uwzględnienia planowanej już dalszej rozbudowy na odcinku od ul. Bukszpanowej do miejscowości Prusy.

Wariant 1 jest korzystniejszy pod każdym względem w porównaniu do Wariantu 3.

1. Wariant 1 ponieważ jest tańszy w realizacji (ok. 5 mln zł). Wariant 3 jest droższy (ok. 11 mln zł)

2. Wariant 1 bo nie zabiera miejsc parkingowych mieszkańcom. W przeciwieństwie do Wariantu 3 w którym zabrane będzie około 60 miejsc parkingowych właścicielom działki os. na Wzgórzach 17A, a nowy parking będzie musiał być

zbudowany kosztem kolejnej części terenu zielonego, ale zanim Decydenci miasta wyrażą zgodę na to (o ile wyrażą) to te samochody będą zajmowały miejsca w innych częściach osiedla (aktualnie już zaczopowanego samochodami). Czyli wariant 3 zabierze około 60 miejsc parkingowych wszystkim mieszkańcom osiedla Na Wzgórzach.

3. Wariant 1 bo biegnie w większości po terenach gminnych (nikogo nie trzeba wywłaszczać). W przeciwieństwie do wariantu 3 który wywłaszcza około 70 arów terenu prywatnego jednego właściciela (wspólnoty mieszkaniowej) po którym ma przebiegać prawie w całości droga. W wariantcie 3 wywłaszczenie dotyczy ponad 173 rodzin, a wariantcie 3 dotyczy jedynie jednego, deweloperskiego niezamieszkanego, jednorodzinne domu.

4. Wariant 1 bo nie wiąże się z wycinką drzew/roślin a tym bardziej cennych przyrodniczo. Są tu świeże nasadzenia drzew które można przesadzić, czyli bez szkód przyrodniczych i zdrowotnych dla ludzi. W przeciwieństwie do wariantu 3 w którym będą wycięte największe, najstarsze, najcenniejsze przyrodniczo drzewa a tym samym, między innymi pozbawienie mieszkańców całego osiedla naturalnych filtrów powietrza/zanieczyszczeń.

5. Wariant 1 bo droga biegnie w odległości kilkadziesiąt metrów (około 20-30 m) od bloków oddzielonych pasem zieleni. W przeciwieństwie do wariantu 3 który biegnie 6 metrów od ściany budynku (budynek z około 173 rodzinami a w wariantcie 1 najwyżej z kilkudziesięcioma rodzinami) i na dodatek prawie wokół bloku.

6. Wariant 1 bo łączy części osiedla, a wariant 3 nie łączy.

7. Wariant 1 jest bezpieczniejszy dla dzieci w przeciwieństwie do wariantu 3.

8. Wariant 1 bo korzystniejsza infrastruktura pod wieloma względami (m. in. luźna zabudowa, korzystna róża wiatrów w wyniku czego będzie wywiewanie/roziewanie zanieczyszczeń a nie kumulowane na bardzo długiej ścianie bloku wariantu 3 i zatrucie mieszkańców).

ad 4. Opis: Wycinka cennych przyrodniczo drzew to nieodwracalne skutki przyrodnicze. Przede wszystkim mieszkańcy zostaną pozbawieni naturalnego filtra zanieczyszczeń. Wycinka drzew w efekcie wpłynie na pogorszenie stanu zdrowia

mieszkańców. Zmiana retencji częściowo przyczyni się do nie zatrzymywania wód w gruncie, w konsekwencji wysychania gruntu (z czym aktualnie jest problem), roślinności a następnie rzek, zbiorników wody pitnej dla ludzi.

W wariantcie 3 oprócz drzew zostaną wycięte zakrzewienia, które są siedliskiem zwierząt: ptaków, jeży, ale dają też schronienie m.in. zającom, kuropatwom, kretom. Zmniejszenie bioróżnorodności gatunków zwierząt, przyczyni się w dalszej perspektywie do wyginięcia ich (a w konsekwencji na końcu - jeśli będziemy tak postępować - wyginięcia gatunku ludzkiego).

Lokalnie to ma małe znaczenie, ale jeśli już dołoży się do rejonu Krakowa to ma ogromne. Mam nadzieję, że osoby Decydenci Miasta Krakowa podejmą rozsądną decyzję i nie pozbawią mieszkańców Krakowa tych drzew zatwierdzając do realizacji wariant 1 planu projektu drogi. Tym bardziej, że wycięcie drzew byłoby niezgodne z prawem, min. Polityką Krakowskiego Zielonego Ładu w której priorytetem jest „Odbudowa zasobów przyrodniczych i wspieranie bioróżnorodności; ochrona i zwiększanie powierzchni lasów oraz obszarów zieleni miejskiej zwiększenie dostępności terenów zielonych np. budowa parków kieszonkowych, rekultywacja obszarów zdegradowanych i odtwarzanie zdegradowanych ekosystemów”. Chrońmy to co już mamy i uwaga! bezkosztowo zamiast wydawać duże miliony. Możemy uchronić takie drzewa przed wycinką, czyli drzewa pod budowę drogi w wariantcie 3 mając do wykorzystania alternatywę którą jest wariant 1.

Dla mnie jako mieszkanki bloku osiedle Na Wzgórzach 17A wariant 3 jest bardzo niekorzystny, ponieważ ogrodzenie bloku zostałoby zlikwidowane co za tym idzie: dzieci nie mogłyby swobodnie poruszać się na zewnątrz, likwidacja wielu miejsca parkingowych, więc większość mieszkańców nagle nie miałaby gdzie zaparkować, a jest naprawdę duży problem z parkingiem w Krakowie, każdy mógłby się poruszać po tym terenie.

Wariant 3 jest niekorzystny dla Wspólnoty Mieszkaniowej os. Na Wzgórzach 17A - nastąpiłaby likwidacja ogrodzenia - teren otwarty i dostępny dla osób postronnych, bliska odległość boiska i placu zabaw od jezdni, utrata dużej powierzchni terenu zielonego – ok. 70 arów, likwidacja ok. 50 miejsc parkingowych, wysokie straty

poniesionych już kosztów przez Wspólnotę (wykonanie bram, napędy do bram, ogrodzenie, zakup pilotów, konserwacja bramy i ogrodzenia)

Wariant 1 jest krótszym odcinkiem do zrobienia nie ingerującym w tak wielkim stopniu jak wariant 3 w prawo własności, w przeciwieństwie do wariantu 3 zabiera się grunt jedynie 2 rodzinom, a nie setkom mieszkańców, ponadto wariant 3 przebiega przez parking, bez którego braknie miejsc parkingowych pod blokiem 17A.

Wariant 3 nie rozwiązuje problemów ul. Niebyłej. Zabiera wspólnocie 17A około 50 miejsc parkingowych, bez możliwości odtworzenia (miejsc utwardzonych asfaltowych). Ponadto boisko oraz plac zabaw dla dzieci, będzie się stykać z drogą dwupasmowa i komunikacja miejska. Wspólnota 17A wydaje ogromne kwoty na inwestycje w ogrodzenia, bramy, furtki, piloty, systemy SOS i ich utrzymanie.

Ponieważ wybór 1 jest najmniej inwazyjny co do życia mieszkańców i stwarza możliwość ominięcia i tak już mocno eksploatowanej i zatłoczonej drogi pod szkołę SP 129. dodatkowo wariant 1 tworzy możliwość wybudowania i wygospodarowania poza dojazdem nieinwazyjnym dla mieszkańców osiedla nowych miejsc parkingowych w dużej ilości czego na os. Na wzgórzach i Na stokach mamy coraz mniej i nie jesteśmy w stanie się pomieścić. Uważam że tam oprócz drogi która będzie dojazdem do ul. Niebyłej i żłobka wzdłuż całego pasa drogowego po obu stronach można zrobić z 50 miejsc parkingowych dla mieszkańców .

Wybrany wariant przebiegu drogi nie obejmuje terenu należącego do wspólnoty mieszkaniowej, co pozwala uniknąć ingerencji w zagospodarowany i ogrodzony teren. Wspólnota poniosła już nakłady finansowe związane z urządzeniem nieruchomości, w tym wykonaniem ogrodzenia oraz infrastruktury towarzyszącej. Realizacja alternatywnego wariantu (wariant 2) wiązałaby się z koniecznością likwidacji istniejącego ogrodzenia oraz części zagospodarowania terenu, co generowałoby dodatkowe koszty oraz straty po stronie wspólnoty.

W związku z powyższym wybór wariantu omijającego teren wspólnoty jest rozwiązaniem bardziej racjonalnym ekonomicznie i mniej ingerującym w istniejący stan zagospodarowania.

Najmniej inwazyjne. Dodatkowe miejsca do parkowania. Nie zabiera nikomu terenu. Zagospodarowanie pustej działki.

uważam że jest to najrozsądniejszy z możliwych wariantów, dodatkowo można go rozbudować o nowe miejsca parkingowe których w naszej dzielnicy BARDZO brakuje

Popieram Wariant 1 pod warunkiem budowy bezpiecznej zatoki autobusowej pod szkołą, zapewnienia dojazdu do żłobka oraz ochrony istniejących miejsc parkingowych.

Nie likwidować parkingów , bezpieczny dojazd do szkoły/ żłobka.

Zabranie terenu zieleni oraz parkingu blokowi 17a.

Stanowczo sprzeciwiam się wariantowi nr 3 ze względu na wywłaszczenia, likwidację parkingów Wspólnoty 17A i brak korzyści dla obecnych mieszkańców ul Niebyłej oraz Os. Na Stoku i Os. Na Wzgórzach. Popieram wariant nr 1 pod warunkiem budowy bezpiecznej zatoki autobusowej pod szkołą, zapewnienia dojazdu do żłobka oraz ochrony istniejących miejsc parkingowych.

Wariat numer 3 jest absurdalny. zabieranie terenów mieszkańców żeby zrobić drogę jest absurdałne

Zabranie terenu zieleni, oraz parkingu mieszkańcom bloku 17a.

Sprzeciwiam się wariantowi nr 3 ze względu na wywłaszczenia, likwidację parkingów Wspólnoty 17A i brak korzyści dla obecnych mieszkańców ul. Niebyłej oraz os. Na Wzgórzach Krzesławickich. Popieram Wariant 1 pod warunkiem budowy bezpiecznej zatoki autobusowej pod szkołą, zapewnienia dojazdu do żłobka oraz ochrony istniejących miejsc parkingowych.

Wariant 1 jest mniejszym złem, bo nie wymaga wywłaszczeń ani likwidacji miejsc parkingowych. Do Kocmyrzowskiej mieszkańcy tych bloków mogą dojechać Kantorowicką...nie dopuścić do budowy tam kolejnych budynków. Zwłaszcza bloków socjalnych, które jeszcze bardziej obniżą standard życia (bezpieczeństwo) i wartość nieruchomości na naszym osiedlu.

Lepszy niż 3 gdzie nie ma tam miejsc parkingowych.

Chcą zabrać teren największej wspólnoty na osiedlu (Wspólnota 17A). W miejscu, gdzie i tak brakuje każdego metra do parkowania, planuje się odebranie mieszkańcom ich obecnych miejsc ogólnodostępnych bez żadnego odtworzenia. Mieszkańcy Os na Wzgórzach 17A zainwestowali znaczne środki na wybudowanie ogrodzenia oraz bramy. Jeśli droga miałaby przechodzić (według wariantu 3) pod oknami od strony szpitala okulistycznego, stracilibyśmy oprócz zainwestowanych środków, również około 50 miejsc parkingowych co sprawi prawdziwe "igrzyska śmierci" w walce o miejsce parkingowe. Ponadto budynek nie był projektowany z myślą o drodze w pobliżu, co za tym idzie - zwiększenie poziomu hałasu (szczególnie dla mieszkańców na wyższych piętrach) oraz obniżenie nie tylko jakości życia ale również wartości nieruchomości.

Jestem przeciw wariantowi nr 3, ponieważ nowo powstała droga wg. Powyższego wariantu przebiegałaby przez teren bloków 11,13,6 i 17a, w znacznej mierze ograniczając ich przestrzeń. Nowo powstała droga wg. wariantu nr. 3 zaburzała by komfort życia mieszkańców wyżej wymienionych bloków, do którego każdy z mieszkańców ma prawo na obszarze terenu prywatnego. Popieram zatem wariant nr 1.

Wybieram wariant nr 1 pod warunkiem ochrony miejsc parkingowych.

Wariant 3 jest niekorzystny dla Wspólnoty Mieszkaniowej os. Na Wzgórzach 17A - nastąpiłaby likwidacja ogrodzenia - teren otwarty i dostępny dla osób postronnych, bliska odległość boiska i placu zabaw od jezdni, utrata dużej powierzchni terenu zielonego - ok. 70 arów, likwidacja ok. 50 miejsc parkingowych, wysokie straty poniesione przez Wspólnotę (bramy, napędy do bram, piloty, ogrodzenie, konserwacja)

Odrzucam wariant 2 i 3 ponieważ: likwidują teren zielony (ok. 70 arów), likwidują parking (ponad 50 miejsc parkingowych), likwidują ogrodzenie zapewniające bezpieczeństwo dzieciom i osobom spacerującym po posesji.

Wariant 1 jest najlepszy z zaproponowanych, wariant 3 jest krzywdzący dla mieszkańców budynku os. na wzgórzach 17a ze względu na zabranie części terenu

Wariant nr 1 jest dobry, nie inwazyjny jak przedstawiony wariant nr 3 który pozbawia działki i parkingów mieszkańców os. Na Wzgórzach 17a.

Likwidacja dużej ilości miejsc parkingowych utratą kosztów poniesionych przez wspólnotę, utrata terenu zielonego.

Niekorzystne dla wspólnoty, straty poniesionych kosztów przez wspólnotę, utrata dużej powierzchni terenu zielonego.

Wariant B jest niekorzystny dla wspólnoty na Wzgórzach 17A. Ingeruje we własność mieszkańców wspólnoty w sposób niedopuszczalny.

Wariant 1 powinien minimalizować wycinkę drzew. Obecnie wygląda jakby specjalnie biegł przez pas drzew, podczas gdy obok jest łąka bez drzew. Dodatkowo, jest to jedyny wariant, który umożliwia stworzenie wzdłuż ulicy wielu miejsc postojowych. To ważne, biorąc pod uwagę, że na osiedlu brakuje miejsc i ludzie ciągle parkują w różnych miejscach utrudniając ruch, a straż miejska niewiele z tym robi. Wariant 3 oznaczałby zajęcie części działki bloku 17A. Na ten moment znajduje się tam parking i jest w pełni zapelniony. Wariant 1 nie przebiega pod oknami bloku 15D i jest najlepszym kompromisem dla wszystkich mieszkańców w okolicy.

Wariant 1 jest korzystniejszy dla wszystkich. Przebieg daleko od domów w większości po terenie gminnym. Wariant numer 3 jest bardzo niekorzystny dla wspólnoty NA Wzgórzach 17A - likwidacja ogrodzenia, zabranie potężnego terenu, w tym 60 miejsc parkingowych. Teren stanie się ogólnodostępny dla postronnych osób. Zagrożenie dla dzieci (boisko koło drogi), złodzieje.

Wariant 3 jest niekorzystny dla Wspólnoty Mieszkaniowej na os. Na Wzgórzach 17A - następuje likwidacja ogrodzenia, teren będzie otwarty i dostępny dla osób postronnych, bliska odległość placu zabaw i boiska od jezdni, utrata dużej powierzchni zieleni - ok. 70 arów, likwidacja ok. 50 miejsc parkingowych, wysokie straty poniesionych już kosztów (bramy, ogrodzenie, konserwacja, piloty do bram), koszty wykupu terenu przez mieszkańców.

Wprowadzenie wariantu 3 skutkuje utratą 50 miejsc parkingowych i w sposób znaczący zmniejsza powierzchnię działki na której stoi budynek 17A

Wariant 3 bardzo niekorzystny; utrata dużej powierzchni terenu zielonego, utrata ok. 50 miejsc parkingowych, duże koszty już poniesione przez wspólnotę bloku 17A na ogrodzenie, bramy... pójdą na zmarnowanie

Warianty 2 i 3 są niekorzystne dla Wspólnoty Mieszkaniowej os. Na Wzgórzach 17A. Wspólnota w wyniku zabrania znacznej powierzchni pod nowe drogi, utraciłaby sporą część powierzchni, oraz musiałaby ponieść znaczne koszty na reorganizację. Byłby to również duży dyskomfort z powodu hałasu ulicznego.

Wariant 3 jest bardzo nieuczciwy względem mieszkańców os. Na Wzgórzach 17a, którzy kilka lat temu wykupywali ziemię od gminy za dużo wyższą stawkę niż np. na Wieczystej. Dlaczego w 2019 r., kiedy nastąpiło przekształcenie prawa użytkowania wieczystego gruntów zabudowanych na cele mieszkaniowe w prawo własności, nikt nie rozmawiał z mieszkańcami, że ma tu powstać droga i że miasto chce uzgodnić zasady wykupu części ziemi? W 2019 r. nikt z nami nie rozmawiał, a już w 2021 lub 2022 pojawiły się pierwsze plany, w których taka droga się pojawia. To jest niepoważne planowanie i nieliczenie się z mieszkańcami, którzy chcieliby spójnych decyzji, które nie zmieniają się co chwilę.

Wariant 3 realizuje politykę prywatyzacji zysków i uspołeczniania kosztów. Wariant nr 3 negatywnie wpływa na całą okolicę, przez np. liczne wycinki drzew. Wariant numer 1 jest jedynym słusznym rozwiązaniem. Należy kategorycznie odrzucić wariant numer 3. Wariant numer 1 nie wiąże się z koniecznością wywłaszczania kilkudziesięciu arów prywatnego terenu. Droga w wariantcie numer 1 przebiegałaby przez działkę gminną.

Wariant numer 1 jest jedynym słusznym rozwiązaniem. Należy kategorycznie odrzucić wariant numer 3. Wariant numer 1 nie wiąże się z koniecznością wywłaszczania kilkudziesięciu arów prywatnego terenu. Droga w wariantcie numer 1 przebiegałaby przez działkę gminną. Kategorycznie sprzeciwiam się wycinie starych drzew na terenie bloku 17A pod budowę drogi. W wariantcie numer 1 dominują młode nasadzenia, które można przenieść w inne miejsce. Sprzeciwiam się budowie drogi 6 metrów od ściany bloku w przypadku wariantu 3 gdzie droga w przypadku wariantu 1 przebiegałaby w odległości aż 20-30 metrów od bloków według zaktualizowanej koncepcji. Ten teren (wariant nr 1) od wielu lat czeka na

sensowną infrastrukturę, budowę zatoki autobusowej przy szkole. Jako mieszkanka ulicy Niebyłej domagam się zrealizowania połączenia Niebyłej z resztą osiedla, chodników oraz oświetlenia.

[Kategorycznie sprzeciwiam się wariantowi nr 3 z powodu wywłaszczenia terenu wspólnoty 17a, likwidacji miejsc parkingowych oraz brak korzyści dla mieszkańców ul. Niebyłej i osiedla Na Wzgórzach.](#)

Wariant numer 3, połączenie ul. Niebyłej z Kocmyrzowską jest rozwiązaniem niedorzecznym. Droga przebiegałby przez prywatną działkę, z pięknie utrzymanym terenem zielonym, który służy nie tylko mieszkańcom bloku 17a ale również mieszkańcom okolicznych bloków. Stworzenie w tym miejscu drogi wymusiłoby wycinkę pięknych, starych, potężnych drzew które są ogromną zaletą tej okolicy. Po drugie z ul. Niebyłej na ulicę Kocmyrzowską prowadzi droga Kantorowicka. Wariant nr 1 wzdłuż szkoły 129 jest dużo mniej inwazyjny jak również bezpieczniejszy oraz nie wymaga pozbawiania mieszkańców ich ziemi. Wariant numer 1 zaspokoi wieloletnie potrzeby mieszkańców ulicy Niebyłej i okolicznych ulic związane z bezpośrednim dojazdem i dojściem do ulicy Architektów na które od wielu lat nie mogą doczekać się mieszkańcy. Również nowo powstały żłobek wymaga bezpośredniego połączenia z ul. Architektów oraz starym osiedlem (Stoki, Wzgórza) skąd rodzice będą dowozić/zaprowadzić dzieci do żłobka. Należy również jak i przede wszystkim zwrócić uwagę na fakt że aktualnie mieszkańcy ulicy Niebyłej w tym dzieci nie mają normalnego dojścia do sklepów/szkoły/przedszkola/pracy. Jesienią i zimą oraz w letnie deszczowe dni, przemierzanie odcinka do szkoły 129 z ulicy Niebyłej to droga przez mękę. Ludzie brodzą w ogromnych błotnych kałużach, wywracają się na śliskim błocie. Dodatkowo parkujące za garażami samochody zastawiają resztki dzikiej ścieżki którą można ominąć głębokie błotne kałuże. Wariant numer 3 jest opcją do odrzucenia. Celem powinno być bezpośrednie połączenie ul. Niebyłej z Architektów. W mojej opinii wariant numer 1 nie wymaga poprawek.

W wariantcie nr 3 zostaną wycięte największe i najstarsze drzewa z okolicy, jest wywłaszczenie około 70 arów prywatnego terenu i 50-60 miejsc parkingowych, a na osiedlach Na Stoku i Na Wzgórzach i tak już nie ma wystarczającej liczby miejsc parkingowych. Droga będzie przebiegać 6 metrów od ściany budynku, a droga nie łączy różnych części osiedla tylko kieruje bezsensownie na ul. Kocmyrzowską.

Wariant 1 biegnie w większości po terenach gminnych, około 20-30 metrów od bloków, łączy części osiedla i jest bezpieczniejszy dla dzieci. Praktycznie nie wywłaszcza też terenów prywatnych.

Wariant 1 w najmniejszym stopniu ingeruje w prywatną własność i umożliwia najlepszą komunikację ze szkołą dla dzieci. Wariant 3 zabiera bardzo dużo terenu i miejsc parkingowych mieszkańców wspólnoty 17a, których w dzielnicy jest i tak bardzo mało, bez możliwości ich odtworzenia.

Wariant 1 jest najlepszym wariantem i pozwala dotrzeć na autobus.

Najlepsza opcja. Mniej robót i szybsze zakończenie prac.

Proszę tylko zasadzić nowe drzewa:) Droga jest najkrótsza.

Krótsza trasa i wygodniejsza dla mieszkańców. Jak najszybciej zbudować

Wariant 1 uważam za bardziej korzystny Nie dla wariantu 3

najlepsza z możliwych opcji, najmniej ingerująca i najbardziej bezpieczna

Zatoka pod szkołą, dojście do żłobka, ochrona własności

Zdecydowanie się sprzeciwiam wariantowi nr 3, popieram wariant 1

według mnie jest to lepsze rozwiązanie

Mało ludzi będzie mieć drogę pod oknem

Inny wariant jest nie do przyjęcia

Rozsądne rozwiązanie Wybieram wariant 1 z poprawkami

Konieczny wyjazd w kierunku centrum. Konieczne trakty piesze.

KRÓTSZA WIĘC MNIEJSZE KOSZTY MAŁO KONFLIKTOWA.WIEC BEDZIE OK. W końcu dobry wariant z dala od zabudowań Odprowadza ruch spod szkoły co zwiększy bezpieczeństwo dzieci. Nie sparaliżuje ruchu. Nie zmniejszy ilości, już i tak bardzo deficytowych, miejsc parkingowych Wariant przebiega zgodnie z drogą zaplanowaną wiele lat wcześniej, jest najmniej uciążliwy dla mieszkańców, od bloków jest oddalony ok 20 m Wariant pierwszy to najrozsądniejsza opcja, najmniej inwazyjna, wiodąca tak naprawdę przez działki W większości działki gminne, trasa oddalona od okien bloków	
Wariant 3 - argumenty mieszkańców "ZA" (jednocześnie krytyczne wobec wariantu 1)	
BEZPIECZEŃSTWO DZIECI WOBEC NAPŁYWU RUCHU TRANZYTOWEGO	73 osoby wskazały argument dotyczący bezpieczeństwa dzieci wobec napływu ruchu tranzytowego
Preferowany wariant: nr 3 Na terenie wariantu 1 są gatunki zagrożone (przez to nie dało się zrobić chodnika między blokami a szkołą więc tym bardziej drogi się nie da zrobić) plus przy szkole podstawowej nie powinno robić się dodatkowej ruchliwej drogi żeby dzieci nie musiały pokonywać więcej przejść dla pieszych, a patrząc na to że kierowcy nie stosują się do ograniczenia prędkości jest to tu bardzo ryzykowne. Dla bezpieczeństwa dzieci lepiej żeby szkoła podstawowa nie była z każdej strony "otoczona" ulicami. Ponieważ uważam że wariant 3 jest optymalny. Wariant 2 (chodzi o 1) jest nie do przyjęcia gdyż droga przebiegałaby bezpośrednio przy szkole i obiektach sportowych dla dzieci . Wdychanie spalin jest mocno szkodliwe. Wariant nr 1 niszczy wiele zieleni znajdującej się za szkołą, zwiększy ruch samochodowy (mieszkańcy Kantorowic/Zesławic chcą skrócić drogę) w pobliżu	Uwagi w zakresie wariantu nr 1 : - bliskości nowej drogi wobec Szkoły Podstawowej Nr 129 a co z tym związane - wpływu na zdrowie (hałas, spaliny) i spadku bezpieczeństwa dzieci uczęszczających do szkoły, - napływu ruchu pozalokalnego (dodatkowa możliwość objazdu zakorkowanej ul. Kocmyrzowskiej przez nowy łącznik drogowy dla mieszkańców spoza dzielnicy i spoza miasta, m.in. Kantorowic/Zesławic) zostaną rozważone podczas podejmowania decyzji o wyborze wariantu do dalszych prac projektowych, podobnie jak sugestia, by w miejscu wariantu nr 1 lub w miejscu wyłączanego z konsultacji wariantu (nr 2 - między garażami) pojawił się ciąg pieszy/pieszko-rowerowy, a ul. Niebyła pozostała jako "ślepa".

szkoły oraz przez środek osiedla wpływając na bezpieczeństwo dzieci i komfort mieszkańców.

Wariant 1 jest nie do zaakceptowania. Już obecnie droga zielony jar jest skrótem dla kierowców dojeżdżających od SP 129 s kierunku do 98. Nie da się tamtędy rano bezpiecznie przejechać. Przejazd przez osiedle jest tu absurdalnym pomysłem. Wszędzie zaparkowane samochody utrudniające przejazd, a przejeżdżające samochody slalomem stwarzają zagrożenie dla dzieci i pieszych. Cały ruch nie może być ukierunkowany na te osiedlowe drogi, chyba że ktoś zainteresuje się zmiana organizacji ruchu na osiedlu. Obecnie wprowadzane zmiany w ruchu jak i wyłączenia z parkowania na osiedlu są co najmniej śmieszne.

Żeby cokolwiek robić i miało sens nie zablokować naszego osiedla najpierw należy rozbudować Niebytą i kanalizację. Wariant 2gi nie zablokuje osiedla wariant 1 spowoduje przeniesienie ruchu na naszą ulicę. W wariantcie 2 powinniście uwzględnić ścieżki rowerowe. Dodatkowo jedyny możliwy jakikolwiek ruch to do max 3,5t.

Żaden wariant nie jest dobry, ale jeśli już jakiś musi być to nie taki, który idzie do niewydolnej już ul. Architektów. Musimy mieć świadomość, że wszystkie okoliczne wsie będą też próbował przebić się ta droga a nie tylko pobliskie bloki. Nie mówiąc o szkole i zabranii jedynego zielonego spacerowego terenu między szkołą a blokami (kolejny ogrodzony w pobliżu blok już zabrał część ścieżek spacerowych). Prowadzenie drogi między blokami a przede wszystkim szkołą i boiskiem jest nie do przyjęcia. Cały ruch z okolicznych miejscowości aby skrócić sobie drogę skumuluje się w jednym miejscu. Drogi osiedlowe nie służą do głównych ciągów komunikacyjnych. Stworzy to uciążliwość dla mieszkańców a tym bardziej dzieci które docierają do szkoły !!

W pierwszej kolejności chciałbym zwrócić uwagę na konieczność prawidłowego zaprojektowania i wykonania ul. Niebytej, szczególnie od strony wjazdu z ul. Kantorowickiej. Kluczowym aspektem jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów – brak chodników oraz bezpiecznej drogi rowerowej znacząco obniża poziom bezpieczeństwa w tym rejonie.

Szczególnie niebezpieczna jest obecna sytuacja na ul. Kantorowickiej w kierunku ul. Kocmyrzowskiej, gdzie brak chodnika stwarza realne zagrożenie dla pieszych. W

W przypadku realizacji wariantu 1 rozważona zostanie uwaga odnośnie dopuszczenia tam ruchu wyłącznie do 3,5t.

godzinach szczytu natężenie ruchu jest na tyle duże, że poruszanie się poboczem jest bardzo utrudnione, natomiast poza nimi kierowcy często nie przestrzegają ograniczenia prędkości do 30 km/h. Sporadyczne kontrole nie są wystarczające, aby zapewnić trwałą poprawę bezpieczeństwa. W kontekście proponowanych wariantów inwestycji, wariant czerwony (nr 1) – zakładający wykorzystanie układu koło szkoły – może doprowadzić do znacznego zwiększenia ruchu tranzytowego. Istnieje ryzyko, że kierowcy będą traktować tę trasę jako skrót, co miało już miejsce przed wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego na ul. Petöfiego. W efekcie może to dodatkowo obciążyć lokalną infrastrukturę i pogorszyć komfort życia mieszkańców.

Z tego względu bardziej korzystnym rozwiązaniem wydaje się wariant nr 3 (niebieski), który umożliwia rozbudowę układu drogowego przy jednoczesnym ograniczeniu ruchu tranzytowego. Przyczyni się to do lepszego skomunikowania osiedla, bez generowania dodatkowego ruchu niezwiązanego bezpośrednio z jego funkcjonowaniem.

Istotnym elementem uzupełniającym inwestycję powinno być również dokończenie drogi, która pierwotnie miała zostać wykonana przez dewelopera (Salwator), a która łączyłaby drogi wewnętrzne osiedla przy ul. Niebyłej – w szczególności odcinek pomiędzy parkingiem przy ostatnim budynku a istniejącym fragmentem drogi z kostki brukowej.

Dodatkowo warto rozważyć wykonanie ciągu pieszego (deptaka) w kierunku wiat garażowych od planowanego odcinka w wariantcie 3, zlokalizowanych w pobliżu szkoły – w miejscu obecnie utwardzonym żwirem. Takie rozwiązanie znacząco poprawiłoby dostępność komunikacyjną dla mieszkańców, umożliwiając wygodne i bezpieczne dojście do szkoły, przedszkola, parku, przystanków komunikacji miejskiej oraz punktów usługowych, a także stanowiłoby dogodny skrót w kierunku pętli autobusowo-tramwajowej.

Realizacja powyższych postulatów pozwoli na stworzenie w pełni funkcjonalnej, bezpiecznej i dobrze skomunikowanej przestrzeni dla mieszkańców. Z uwagi na szkołę i ruch dzieci w tej okolicy i ich bezpieczeństwo wybieram wariant 3 oddalony od szkoły i parku.

Mieszkamy z tej strony, było by bezpiecznie.

Uważam, że wpuszczenie dodatkowego ruchu na osiedle Wzgórza Krzesławickie spowoduje niepotrzebne korki na ulicach osiedlowych. Wybranie wariantu 1 wcale nie poprawi sytuacji i nie rozproszy samochodów. Kocmyrzowska stać będzie dalej, a dodatkowo zapchany ruch osiedlowy, który i tak jest nadwyreżony. Dodatkowo pobliska szkoła i wysadzania każdego pod drzwiami nie pomoże. K&R się nie sprawdza przy sp98 i da vinci. Wszyscy wjeżdżają do środka. Całe Zestawice, Kantorowice i Grębałów będą uciekać w wariant 1. Uważam, że nie damy alternatywy, a spowodujemy rozlanie samochodów na większy obszar. Nie poprawimy sytuacji na drodze głównej, a zepsujemy i pogorszymy na drogach lokalnych.

Ruchliwa droga zaraz koło szkoły to nie jest dobry pomysł.

Odprowadzenie ruchu do Kocmyrzowskiej bezpośrednio, brak zwiększonego ruchu koło szkoły i brak likwidacji terenów zielonych koło szkoły.

Wariant 1 biegnie koło szkoły i wychodzi na plac zabaw (park) gdzie jest mnóstwo dzieci - to rodzi duże niebezpieczeństwo! Dodatkowo stanie się ta trasa skrótem zamiast kocmyrzowska prosto co już widać na architektów! W ogóle po co leczyć Niebytą? może poprawcie po prostu dojazd i niech zostanie ślepa. Ewentualne jej zapętlenie jest sensowne bo można zrobić z niej jednokierunkową co pozwoli wygospodarować więcej miejsc parkingowych dla mieszkańców niebytej a nadal będzie to zamknięte osiedle a nie przelotowa.

Ta droga nie przebiega koło szkoły.

Mieszkam tuż przy szkole i nie wyobrażam sobie ulicy tam jest mnóstwo dzieci

Wariant 1 jest niedopuszczalny ze względu na zniszczenie terenów zielonych, a także brak przepustowości drogi Architektów. Droga zaraz przy szkole jest niebezpieczna dla dzieci a sam układ drogi, chodnika jaki tam panuje będzie poważnie wpływać na bezpieczeństwo. Dodatkowo bloki przy których ma przebiegać (a,b,c) w chwili budowania i zakupy nie było mowy o możliwości poprowadzenia tam drogi dojazdowej. Wariant 3 jest mało skomplikowany, nie ingeruje w bezpieczeństwo i zieleni.

Wariant 1 wydaje się za blisko szkoły, co będzie niebezpieczną opcją dla dzieci, zważywszy na bliskość boiska do szkoły.

Połączenie ulicy Niebytej z ul Architektów spowoduje drastyczny wzrost natężenia ruchu na ul Architektów - która do takiego ruchu nie jest przystosowana. Wariant 1. spowoduje pojawienie się tranzytu który będzie chciał omijać korki na ul. Kocmyrzowskiej.

Ruchliwa droga omija szkołę i ogranicza niebezpieczeństwo dla dzieci

Najlepszy był wariantu numer 2. Ale jak już wybierać z dostępnych to zdecydowanie wariant 3. Budowanie drogi przy samej szkole jak w wariacie 2 to skrajna nieodpowiedzialność.

Zwiększenie ruchu tuż przy głównym wejściu do szkoły nie jest dobrym pomysłem. Do tego masa samochodów zakorkuje przejazd przez osiedle. Po to jest budowana ul Kocmyrzowska żeby tamtędy przekierować ruch samochodowy.

Wzmożony ruch samochodowy w okolicy SP129 nie przysłuży się nikomu, osoby niezainteresowane działalnością szkoły i żłobka spowodują jedynie wzmożony ruch w tym miejscu. Nadrzędnym celem powinno być doprowadzenie ruchu z głównego ciągu komunikacyjnego, czyli Kocmyrzowskiej. To tam należy wyprowadzić ruch, z którego jedynie część zainteresowana szkołą wjedzie w osiedle. Należy jednocześnie zadbać o jak najlepsze skomunikowanie piesze i rowerowe Niebytej z Architektów w miejscu proponowanego wariantu 1.

Uważam, że należy dążyć do połączenia z ul. Kocmyrzowską, która jest właśnie w przebudowie i udźwignie dodatkowy ruch. Połączenie z ul. Architektów stanie się drogą przelotową i spowoduje jeszcze większy ruch na osiedlu, paraliż wyjazdu w godzinach szczytu z osiedla. Ponadto droga będzie przebiegać przy samej szkole podstawowej, a nawet zabierze część boiska szkolnego Dzieci będą miały lekcje W.F. - u wdychając spaliny samochodowe. Dodatkowo teren przy szkole jest licznie uczęszczany przez dzieci i mieszkańców osiedla, ponieważ jest to najbezpieczniejsze i najszybsze połączenie ze szkołą.

Niedopuszczalne jest poprowadzenie drogi tuż obok szkoły, gdzie znajduje się boisko i dzieci zmuszone byłyby wdychać spaliny podczas codziennych lekcji wf.

Jestem przeciwna, żeby droga przebiegała tak blisko szkoły oraz jestem przeciwna wycinkę drzew.

Mieszkam w Grębałowie i wariant 3 jest jedynym pozwalającym mi w cywilizowany sposób dotrzeć do żłobka i szpitala okulistycznego. Przydałoby się też przejście dla pieszych przez Kocmyrzowską.

Z mojej strony wybór przebiegu drogi nr 3 spowodowany jest względami środowiskowymi (hałas i spaliny) oraz bezpieczeństwem ruchu (ominięcie osiedla zmniejsza ryzyko wypadków, szczególnie z udziałem pieszych i dzieci, eliminując tranzyt przez strefy zamieszkania). W opcji 1 droga przebiega przez osiedle w chwili obecnej trwające prace na ul. Kocmyrzowskiej powodują natężony ruch co dla mnie i moich bliskich mieszkających w bloku przy ulicy Architektów jest bardzo uciążliwe. Jeżeli zostanie zaakceptowana trasa 1 to nie tylko mieszkańcy ul. Niebutej będą z niej korzystać, ale również wszyscy z okolicznych miejscowości robiąc sobie skrót przez osiedle tak jest to do tej pory. Proponuję przyglądnięcie się tej sprawie bo w dłuższej perspektywie jest to nie do zaakceptowania przez mieszkańców osiedla.

Wariant pierwszy całkowicie odpada ze względu na to że poprowadzony jest wokół boiska szkolnego. Nie ma zgody na zabetonowanie pasa zieleni wokół boiska szkolnego. Dodatkowo prowadzi on do ulicy Architektów i wychodzi przy samej szkole gdzie dzieci przechodzą przez jezdnię. Już w tym momencie ruch tam jest duży a po połączeniu w tym miejscu z Niebutej stanowczo wzrośnie co bezpośrednio wpłynie na bezpieczeństwo dzieci. Nie należy zwiększać ruchu drogowego czy budować drogi w bezpośredniej granicy szkoły.

Wariant 3 nie powoduje zwiększonego ruchu wokół szkoły a tym samym nie zwiększa niebezpieczeństwa oraz pozwoli ochronić tereny zielone bezpośrednio otaczające szkołę!

Obserwując inne osiedla w Krakowie każda ze szkół podstawowych ma pozamykane ulice w formie przejazdu są tylko ulice ślepe co daje dużo mniejszy ruch samochodowy i większe bezpieczeństwo dzieci poruszających się w obrębie szkoły co jest bardzo dobrym rozwiązaniem bo zwiększa ich bezpieczeństwo.

W sprawie drogi które ma iść koło szkoły. To najlepsza opcja wariant 3 nie niszczy tyle zieleni co wariant 1 gdzie są siedliska zwierząt między innymi chronionego

ściśle prawem w Polsce Dzieńcioła. Wariant 1 to niedopuszczalna opcja otaczającą szkołę podstawową dookoła drogą, bezpieczeństwo najmłodszych oraz zieleni i chronione zwierzęta powinny być priorytetem przy takich inwestycjach .
Odpowiedzmy sobie na pytanie jaka ma to cenę? Warto wybrać wariant 3.

Wariant 1 jest niedopuszczalny, droga biegnie dookoła szkoły, jest to zagrożenie zdrowia dzieci, duża uciążliwość dla działania placówki. Nastąpi duże zniszczenie zieleni w tym nawet chronionych prawem siedlisk dzieńciół.

Lepszy dojazd, nie przez bloki, nie ma blisko szkoły i jest bezpieczniejsza przez to, omija siedliska chronionych dzieńciół

Wariant 1 jest niedopuszczalny. Biegnie bezpośrednio przy szkole stwarzając zagrożenie dla dzieci. Ponadto jego wdrożenie wpłynie na niszczenie zieleni.

Wariant 3, w przeciwieństwie do wariantu 1, nie powoduje zwiększenia natężenia ruchu samochodowego w rejonie Szkoły Podstawowej nr 129, co mogłoby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa dzieci uczęszczających do placówki. Lokalizacja ruchliwego skrzyżowania w bezpośrednim sąsiedztwie szkoły oraz terenów rekreacyjnych i placów zabaw (Zielony Jar) jest rozwiązaniem niekorzystnym z punktu widzenia bezpieczeństwa użytkowników. W związku z powyższym wariant 3 należy uznać za rozwiązanie bardziej racjonalne i bezpieczne.

Wariant pierwszy wygeneruje duży ruch aut w pobliżu szkoły, co zmniejszy bezpieczeństwo dzieci.

Wariant 3 jest korzystniejszym rozwiązaniem, ponieważ w wariantcie pierwszym jest pas zieleni oraz jest siedlisko dzieńciół, które są chronione w Polsce. Bezpieczeństwo dzieci byłoby zagrożone ponieważ jest to najbliższe i najszybsze dojście do szkoły podstawowej oraz będzie się to wiązało emisją spalin pod balkonami i oknami co sprawi duży dyskomfort mieszkańcom.

Wariant 1 zbyt blisko szkoły.

W grę wchodzi tylko wariant 3 lub wariant 2, żółty, ponieważ jakiegokolwiek połączenie wariantu 1 z ulicą Architektów wpłynie absolutnie niekorzystnie na ruch w dzielnicy Wzgórza Krzesławickie i osiedle Na Stoku. Od wielu lat natężenie ruchu samochodowego na ulicy Architektów i Poległych w Krzesławicach ciągle wzrasta,

z uwagi na rozbudowę gmin podmiejskich, takich jak Kocmyrzów czy Luborzycza. Niedopuszczalnym jest wprowadzenie jakiegokolwiek dodatkowego ruchu na ulice Architektów i Poległych w Krzesławicach. Mieszkańcy osiedla na Wzgórzach i osiedla na Stoku nie są w żaden sposób odpowiedzialni lub winni za to, że deweloperzy postanowili wybudować sobie bloki przy ulicy Niebyłej. Bloki te nie powinny być powstać w ogóle bez infrastruktury drogowej, dostępu do drogi oraz połączenia drogowego z istniejącymi traktami drogowymi. Bloki przy ulicy Niebyłej nie są w żaden sposób związane z jednostką, jaką jest osiedle Na stoku i Wzgórza Krzesławickie. Nie powinny być w jakikolwiek sposób łączone z istniejącymi osiedlami na stoku i Wzgórza Krzesławickie. Owszem, przy szkole podstawowej 129 powinna powstać zatoka *Kiss and Ride* oraz przystanek autobusowy. Powinny być to zupełnie odrębne projekty i powinny być przyspieszone.

Brak bliskości szkoły. W przypadku wariantu 1 wyjazd na ulicę architektów znajdować będzie się na zajęcie co może spowodować problem z wyjazdem lub może być niebezpieczny zarówno dla pieszych(w tym dzieci/uczniów pobliskiej szkoły) jak i samochodów.

Wariant 1 nie ma sensu bo jest tuż koło szkoły co stwarza mi bezpieczeństwo dla dzieci.

Najbardziej bezpieczne rozwiązanie, wspólnota os. Na wzgórzach 17a zaanektowała ogromny teren który można wykorzystać dla wszystkich mieszkańców.

Przebieg trasy wariantu 1. Jest za blisko szkoły . Skrzyżowanie dwóch dróg - istniejącej i projektowanej znajdują się na już niebezpiecznym skrzyżowaniu (bezpośrednie miejsce dojścia do szkoły + zawężenie drogi). Droga obiega szkołę i przechodzi zdecydowanie za blisko bloków. Dodatkowo niszczy zielony pas terenu za boiskiem. Atutem wariantu 3. Jest zjazd z drogi nowoprojektowanej, dostosowanej do większego ruchu.

Wariant 3 jest Dalej od szkoły i parku, co sprawia, że ul. Architektów jest bezpieczniejsza.

nie chciałbym żeby droga przebiegała zaraz obok szkoły to zwiększa ryzyko wypadków wśród dzieci.

DROGA DO SZPITALA	19 osób wskazało argument dotyczący drogi do szpitala
Preferowany wariant: nr 3 Wariant 3 oprócz połączenia ulicy Niebyłej z siecią dróg, co umożliwi odciążenie ulicy Kantorowickiej spełni też funkcję dodatkowego dojazdu do Wojewódzkiego Szpitala Okulistycznego - obecnie dojazd możliwy jest jedynie od ulicy Osieckiego (teren dookoła bloku 17 jest ogrodzony). Jeśli zostanie ona np. zastawiona przez parkujące pojazdy (brak miejsc parkingowych obok Szpitala jest bardzo dużym problemem) całkowicie zablokowana zostaje możliwość dojazdu i wyjazdu ze Szpitala. Ponadto stworzenie infrastruktury drogowej według wariantu 3 umożliwi Pacjentom Szpitala bezpieczniejszą i krótszą (mówimy o szpitalu okulistycznym, więc z definicji z jego opieki korzystają osoby z ograniczoną funkcją narządu wzroku) alternatywę dotarcia na pętlę tramwajową niż ul. Kantorowicka. Obecnie ruch na ulicy Kantorowickiej z powodu budowy obwodnicy oraz zintensyfikowanej zabudowy mieszkaniowej drastycznie się zwiększył - niejednokrotnie poruszanie się tą ulicą (przy której nie ma chodnika) jest niebezpieczne dla pieszych. Wariant 3 ma przewagę nad 2, ponieważ łączy ul. Niebyłą z drogą główną (Kocmyrzowska) a nie osiedlową (Architektów) - nie powinien więc zwiększyć ruchu na uliczkach osiedlowych - jest to korzystne zwłaszcza biorąc pod uwagę lokalizację szkoły podstawowej tuż przy planowanym wariantcie 2. Dzięki wariantowi nr 3 będzie dostęp do przystanku koło szpitala okulistycznego, wariant 2 i tak byłby najlepszy i najprostszy. wariant 3 poprawi komunikację do szpitala, choćby pieszo lub rowerowo. Dogodny dojazd do szpitala okulistycznego Możnaby drogę poprowadzić bliżej szpitala, częściowo na działkach szpitala i połączyć komunikacyjnie szpital. Potrzebujemy sprawnej drogi dojazdowej oraz chodników też dla niepełnosprawnych aby spokojnie , bezpiecznie dojść i dojechać do Wojewódzkiego Szpitala Okulistycznego Ten wariant zapewni szybsze i bezpieczniejsze przejście między szpitalem okulistycznym a pętlą tramwajową.	Uwagi dot. korzyści wariantu nr 3 zostaną uwzględnione do dalszych prac projektowych jeśli wybrany zostanie wariant nr 3 - w zakresie dojazdu i dojścia do szpitala okulistycznego.

Wariant 3 jest praktyczny ponieważ można nową trasą wyznaczyć autobusy przyjeżdżające pod Szpital Okulistyczny na nowych przystankach bez wjazdu na jego parking. Dodatkowo wybudować zatoki parkingowe przy nowej ulicy za budynkiem Szpitala dla pacjentów, bo obecny jest stanowczo zbyt mały. Przy okazji jest obok Szpitala opuszczony teren przyległy i można go pozyskać na rozbudowę i powiększenie parkingu poziomowego i traktowanie go jako schron łącząc go z budynkiem Szpitala podziemnym przejściem.

Wariant 3 obejmuje trasę od szpitala

Dzięki wariantowi 3 oszczędzimy zieleni i zapewnimy lepsze dojście do szpitala

Wersja korzystna dla pacjentów szpitala. To często starsi ludzie z problemami w poruszaniu się.

Ułatwi to komunikację ze szpitalem zarówno dla kierowców MPK i pozostałych jak i osób idących pieszo od tramwaju nie trzeba obchodzić w kółko by dostać się do szpitala.

Znacznie ułatwi komunikację ze szpitalem (czy teraz czy w trakcie sytuacji kryzysowych). Na chwilę obecną nawet komunikacja piesza jest niemożliwa w związku z zagrozeniem terenu wspólnoty i wymaga znacznego nadłożenia drogi.

Droga powinna zostać poprowadzona w kierunku ul. Kocmyrzowskiej z uwagi na bezpieczeństwo dla ruchu pieszego odbywającego się z pętli Na Wzgórzach w kierunku Szpitala Okulistycznego. Obecny ruch pieszy w kierunku Szpitala jest bardzo niebezpieczny z uwagi na brak pobocza na ul. Kantorowickiej. Droga publiczna skierowana z ulicy Kocmyrzowskiej (z tyłu szpitala okulistycznego) z poboczem umożliwi bezpieczne dojście do publicznej placówki i znacznie skróci dystans między pętlą, a szpitalem.

W wariantcie 3 skróci się czas dojścia od pętli tramwajowej do Wojewódzkiego Szpitala Okulistycznego

Pacjenci szpitala okulistycznego mają problem z dojściem do szpitala ze względu na brak chodnika

Jestem pielęgniarką pracującą w Wojewódzkim Szpitalu Okulistycznym i codziennie jadąc do pracy widzę starszych ludzi, niedołącznych schorowanych i słabo

widzących przemierzających ogromny dystans z pętli. Są to głównie mieszkańcy Krakowa którym 3 wariant bardzo by pomógł. Byłoby to zaburzenie bariery i ogromna pomoc dla nich. Codziennie słyszę skargi , że ledwo ktoś do nas dotarł. Ja jeżdżę samochodem i daję radę ale ogromnie proszę w imieniu moich pacjentów w samej poradni dziennie miewamy do 200 osób o oddziałach nie wspomnę gdzie jeszcze muszą wziąć jakiś ekwipunek. .Okulistyka ma ogromną większość pacjentów starszych myślę że około 90%.	
OCHRONA ZIELENI	60 osób wskazało argument dotyczący ochrony zieleni
Preferowany wariant: nr 3 Droga wariantu pierwszego przebiega przez obszar zieleni który ma duże znaczenie dla mieszkańców bloków 10b i 10c, ponadto zakłócała by ona spokój wyżej wymienionych bloków jak i szkoły 129 usuwając kawałek łąki jaki nam pozostał. Wariant 3 jest zdecydowanie lepszą opcją. Zamiast zieleni, nie chcę dodatkowej drogi 4m od okna. przy wyborze wariantu I zostanie zniszczona duża ilość zieleni, oraz jest konieczność wyburzenia domów jednorodzinnych, co bardzo podnosi koszty inwestycji. Nie wymaga bardzo inwazyjnej wycinki drzew za szkołą, jest bardziej naturalny, jeśli chodzi o obecny układ dróg. Zdecydowanie wolę wariant 3 ponieważ wariant 1 wymaga (1) wyburzenia domów mieszkalnych, (2) całkowicie usuwa z okolicy przyjemne tereny zielone na zachód od SP nr 129 oraz (3) powoduje zbędne ryzyko dla dzieci podążających do SP nr 129 z terenu bloków 10A-10E. Do wariantu 3 nie mam zastrzeżeń, myślę też, że osoby z okolicy ul. Niebylej potrzebują przede wszystkim połączenia z ul. Kocmyrzowską - połączenie z ul. Architektów spowoduje tylko nasilenie ruchu w kierunku ul. Kocmyrzowskiej, który i tak jest ekstremalny ze względu na względną "wąskość" tej ulicy (widać to wyraźnie, gdy próbują wymijać się autobusy lub podczas listopadowych świąt, pobocze jest zawsze zajęte parkującymi samochodami). Zostanie wyburzona działka z drzewami gdzie mieszkają jeże	Uwagi w zakresie strat przyrodniczych zostaną uwzględnione w przypadku dalszych prac projektowych dla tego wariantu.

Żaden wariant nie jest dobry, ale jeśli już jakiś musi być to nie taki, który idzie do niewydolnej już ul. Architektów. Musimy mieć świadomość, że wszystkie okoliczne wsie będą też próbowały przebić się tą drogą a nie tylko pobliskie bloki. Nie mówiąc o szkole i zabranii jedynego zielonego spacerowego terenu między szkołą a blokami (kolejny ogrodzony w pobliżu blok już zabrał część ścieżek spacerowych).

Wariant 1 jest zły ponieważ: - prowadzi obok boiska szkolnego, miejsca gdzie uczniowie i mieszkańcy uprawiają sport i muszą mieć zagwarantowane czyste powietrze, a nie spaliny samochodowe,

- szkoła nr 129 została by otoczona ze wszystkich stron drogami, co stworzyłoby potencjalne zagrożenia i zanieczyszczenie spalinami,

- droga przebiegałaby obok szkoły, do której dzieci idą przez planowaną drogę, co jest bardzo niebezpieczne, zwłaszcza rano, kiedy ruch samochodowy jest największy a dzieci idą do szkoły,

- zostałoby wyciętych dużo drzew,

- od lat wiadomo, że są tam siedliska rzadkich owadów, dlatego nie można było zbudować np. bardzo potrzebnego dla szkoły parkingu.

Wariant 3 nie powoduje w/w problemów.

Wariant 1 wymaga wycinki dużej ilości zieleni co w obliczu coraz mniejszej ilości terenów zielonych wyklucza ten wariant. Dodatkowo jest on w sprzeczności do strategii zielony Kraków. Z perspektywy technicznej bloki Na Stoku 10C, 10D, 10E znajdują się na nasypach więc budowa drogi spowodowałaby niebezpieczeństwo ich osuwania się. Teren zielony pomiędzy blokami 10A, 10E, 10D jest miejscem częstych spacerów i zabaw dzieci. Budowa drogi w tym miejscu spowoduje ogromne zagrożenie dla najmłodszych spędzających tutaj swój czas wolny. Ogrodzenie szkolne na wiele dziur przez które dzieciaki wybiegają z terenu szkoły. W miejsce naprawionych starych dziur powstają nowe. Droga usytuowana bezpośrednio przy szkole oraz przy blokach będzie stanowiła ogromne niebezpieczeństwo. Dochodzi do tego jeszcze aspekt finansowy. Wariant pierwszy wymaga tworzenia całości inwestycji od początku (pomijam wspomniany wcześniej

koszt ekologiczny). Wariant 3ci ma już podstawę do rozbudowy oraz nie ponosi za sobą ryzyka związanego z bliskim sąsiedztwem szkoły.

Wybudowanie wariantu 1 generuje ogromne koszty i wycinkę drzewostanu okolicy. Ponadto budowa drogi w obrębie bloków 10d i 10e to naruszenie gruntu i ewentualnych problemów ze stanem technicznym bloków.

Wariant 3 wiąże się ze zdecydowanie mniejszą liczbą wycięć zieleni i wyburzeń

Jest on mniej inwazyjny dla mieszkańców i ingerowanie w tereny zieleni rekreacyjnej.

Zbyt duża ingerencja w tereny zielone, których i tak jest już zbyt mało w Krakowie

Mniejsza ilość drzew do wycięcia, ochrona terenów zielonych,

Stanowcze nie dla wariantu nr 1, ulica nie powinna iść tak blisko szkoły podstawowej. Pomiędzy blokami os. Na Stoku 10d i 10e znajdują się piękne zielone tereny i drzewa. Jest to jedno z nielicznych miejsc w Krakowie gdzie człowiek nie ingerował w naturę. Nie po to mieszkańcy zadłużyli się biorąc kredyty na mieszkania by zaraz pod oknem wybudować im ruchliwą ulicę!!!! Proszę zaprzestać betonowania i wycinania drzew.

Droga już istniejąca więc jest tańsza w budowie. Brak likwidacji kolejnych terenów zielonych.

Jestem przeciwny wycince drzew.

Mieszkam w bloku nr 10B i nie wyobrażam sobie by ta droga była pod moimi oknami i zabrała dzieciakom tereny zielone do zabaw.

To najlepsza opcja wariant 3 nie niszczy tyle zieleni co wariant 1 gdzie są siedliska zwierząt między innymi chronionego ściśle prawem w Polsce Dzieciota. Wariant 1 to niedopuszczalna opcja otaczającą szkołę podstawową dookoła drogą, bezpieczeństwo najmłodszych oraz zieleni i chronione zwierzęta powinny być priorytetem przy takich inwestycjach . Odpowiedzmy sobie na pytanie jaka ma to cenę???

W mojej ocenie, wariant 3 jest optymalny, gdyż jest mniej inwazyjny względem zieleni oraz bezpieczniejszy niż wariant.1.Na terenie tego drugiego, znajdują się

siedliska zwierząt ściśle chronionych prawem, w szczególności dzięcioła. Ponadto założenia wariantu 1. dotyczą drogi otaczającej szkołę podstawową. Podniosłem ten argument, gdyż bezpieczeństwo dzieci w tym wymiarze jest najważniejsze. Poza tym zieleń i chronione zwierzęta są równorzędnym priorytetem przy tego typu inwestycjach .

wariat 1 niedopuszczalny droga dookoła szkoły zagrożenie zdrowia dzieci, niszczenie zieleni i chronionych prawem siedlisk dzięciołów.

Wybrałam wariant 3, ponieważ jest on zdecydowanie lepszym rozwiązaniem. Nie można zabierać ostatniego pasa zieleni, który został koło bloków . Bawią się tam dzieci, ludzie spacerują z psami, jest to bezpieczna droga którą rodzice dla swoich dzieci wybrali, aby bezpiecznie dotarli do szkoły bez przejść dla pieszych , które i tak są niebezpieczne bo ludzie jeżdżą jak wariaci. Dzieci lubią spędzać czas na boisku i jak sobie Państwo wyobrażają ten smród spalin i bawiące się dzieciaki na boisku. Zostały zasadzone ram drzewa dzięki czemu jest pięknie i zielono he też wytniecie?! W tym miejscu jest również siedlisko Dzięcioła chronionego w Polsce, czyż nie ważna jest dla Państwa przyroda, dobro , zdrowie i bezpieczeństwo dzieciaków i zwierząt?? Myślę, że to powinno być najważniejszym priorytetem.

Wariant 1 jest inwazyjny. Spowoduje ogromne zniszczenia przyrodnicze. Jest również z pewnością kosztowny.

Ponieważ opcja nr 1 usuwa mini park przez który przechodzi się z psem.

Moim zdaniem wariant 1 jest złym rozwiązaniem dla tej drogi. Przede wszystkim prowadzi przez tereny zielone, co oznacza wycinkę drzew i zniszczenie przestrzeni, która dziś służy mieszkańcom do odpoczynku i rekreacji. To duża strata dla środowiska i jakości życia w okolicy. Dodatkowo taki przebieg może zwiększyć hałas i zanieczyszczenie powietrza w pobliżu bloków mieszkalnych. Droga w tym miejscu może też pogorszyć bezpieczeństwo pieszych, zwłaszcza dzieci, ponieważ przecina obszary, które obecnie są spokojniejsze i mniej ruchliwe. Wariant 1 ingeruje też mocno w istniejącą przestrzeń osiedla, co może oznaczać utrudnienia w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców oraz spadek estetyki okolicy. Dlatego uważam, że nie jest to dobre rozwiązanie.

Uważam, że wariant 3 jest lepszym rozwiązaniem, ponieważ w mniejszym stopniu wpływa na środowisko naturalne. W przeciwieństwie do niego wariant 1 wymagałby zniszczenia terenów zielonych, czyli antropogenicznego przekształcenia środowiska. Prowadziłoby to do zwiększenia zanieczyszczenia oraz degradacji siedlisk organizmów, w tym chronionych dzięciołów. Istotnym argumentem jest również bezpieczeństwo dzieci uczęszczających do szkoły. Lasek znajdujący się w pobliżu, wraz z wydeptanymi ścieżkami, stanowi naturalną barierę oddzielającą je od ruchu samochodowego. Budowa drogi mogłaby to bezpieczeństwo znacząco zmniejszyć. Dodatkowo obszar zielony przedstawiony na ilustracji pełni funkcję rekreacyjną, która jest miejscem spacerów mieszkańców z dziećmi i zwierzętami. Powstanie drogi ograniczyłoby możliwość korzystania z tego terenu oraz obniżyło komfort i bezpieczeństwo mieszkańców. Ponadto budowa drogi mogłaby przyczynić się do zwiększenia natężenia ruchu, co skutkowałoby powstaniem korków oraz wzrostem hałasu, uciążliwego dla mieszkańców.

Dlaczego zrezygnowano z najbardziej oczywistego wariantu 2? Wariant 1 wiąże się z degradacją naturalnego środowiska, wycinką drzew, pozbawieniem ludzi możliwości korzystania z natury.

Zdecydowany sprzeciw wobec wariantu 1: - likwidacja miejsc "zielonych" - droga przy szkole i boisku - zanieczyszczenia, hałas - przede wszystkim jeżeli powstanie taka droga mieszkańcy nowych bloków z ulicy Morcinka będą ją wykorzystywać do omijania dłuższej drogi przez ul. Kocmyrzowską. Ulica Kocmyrzowska powinna być naturalną arterią ruchu samochodowego. Nowa droga powinna być poprowadzona w obecnych ciągach komunikacyjnych jako rozbudowa. Sprzeciw dla zabierania miejsc zielonych.

Wariant 1 ingeruje w tereny zielone

Niszczanie terenów zielonych, których jest już w mieście tak mało, z tak absurdalnie małą korzyścią to po prostu głupi wymysł.

3 wariant mniej ingeruje w zielone tereny i znajduje się w większej odległości od szkoły, a więc bardziej zapewnia bezpieczeństwo dzieci mieszkających na osiedlu. Ponadto, wybrany wariant wykorzystuje już istniejącą drogę.

Wariant 1 bardziej ingeruje w zielen, przebiega bliżej bloków mieszkalnych i szkoły podstawowej.	
KORKI NA UL. ARCHITEKTÓW	53 osoby wskazały argument dotyczący korków na ul. Architektów
Preferowany wariant: nr 3 Zdecydowanie popieram wariant trzeci (droga Niebyła - Kocmyrzowska). Już w tym momencie, w szczycie porannym i popołudniowym, ulica Architektów jest zakorkowana (głównie z powodu skrzyżowania z ul. Kocmyrzowską). Jeśli zostanie wybrany wariant I (tj. Niebyła - Architektów), okolice SP129 będą ciągle zablokowane, gdyż ludzie jadący z północy będą omijać wiecznie zatłoczoną Kocmyrzowską ulicami Kantorowicka-Niebyła-"Nowa Niebyła"-Architektów-Poległych w Krzesławicach. Już teraz to się dzieje, kiedy kierowcy objeżdżają zator na Kocmyrzowskiej ulicami Architektów-Poległych w Krzesławicach. Zarówno obecne ulice Kantorowicka, Niebyła, Architektów, jak i planowana "Nowa Niebyła" zdecydowanie nie są zaprojektowane na bycie ulicą tranzytową. Ilość podróżujących z gmin ościennych kierujących się z ulicy Kocmyrzowskiej w niedrożną ulicę Kantorowicką i ciągle zakorkowaną ulicę Gustawa Morcinka wymaga wprowadzenia szerszej rozbudowy połączeń komunikacyjnych niż budowa niewielkiej drogi koło szkoły w środku osiedla. Wariant 3 odciąża ul. Architektów od uciążliwego ruchu drogowego Stanowczo sprzeciwiam się wariantowi nr 1 ze względu na brak korzyści dla obecnych mieszkańców ul. Niebyłej przez brak połączenia do głównej ulicy czyli Kocmyrzowskiej. Zakorkowana totalnie zostanie droga dojazdowa, osiedlowa i dojazd do szkoły. Zniszczona zostanie zielen, która jest płucami naszego osiedla, a z której korzystają wszyscy. Zniszczone zostanie zielone i bezpieczne otoczenie szkoły, gdzie całymi dniami przebywają dzieci czy młodzież. Popieram wariant 3, gdzie jest miejsce na drogę która nie jest uciążliwa jak przy wariant 1. Dodatkowo żaden inny blok/wspólnota nie posiada aż tak ogromnych terenów jak 17a, a mimo to chce resztki miejsca pozabierać. Teren 17a należał do miasta! Wariant 3 bezpośrednio łączy bloki przy Niebyłej z Kocmyrzowską. Wariant 1 kanalizuje ruch ze Stoków, Wzgórz i Niebyłej poprzez Architektów do	Uwaga zostanie uwzględniona w przypadku kontynuacji prac projektowych dla tego wariantu - w zakresie uzasadnionych obaw o znaczący wzrost obciążenia ruchem ul. Architektów w rejonie SP 129, po wybudowaniu nowego odcinka wg wariantu 1 - łącznika (skrót) dla ruchu tranzytowego z okolicznych miejscowości do ul. Kocmyrzowskiej.

Kocmyrzowskiej, co spowoduje zwiększenie ruchu na Architektów, a łącznie z szykanami koło parku i szkoły zablokuje Architektów. Tylko 1 (niebieski) pozwoli tego uniknąć.

Wariant 3 (niebieski) bezpośrednio łączy bloki przy Niebyłej z Kocmyrzowską. Wariant 1 kanalizuje ruch ze Stoków, Wzgórz i Niebyłej poprzez Architektów do Kocmyrzowskiej, co spowoduje zwiększenie ruchu na Architektów, a łącznie z szykanami koło parku i szkoły zablokuje Architektów. Tylko 3 (niebieski) pozwoli tego uniknąć.

Wariant 1 zakorkuje osiedla Na Wzgórzach i Na Stoku, wymaga też większej ilości prac budowlanych (wytyczenia zupełnie nowego szlaku komunikacyjnego).

Wydaje mi się, że wariant 1 przeniósłby w pewnym wymiarze ruch tranzytowy na ulicę Architektów. Kłopotliwa wydaje się też lokalizacja obok Szkoły Podstawowej (bliskość boisk), a także znaczna skarpa na końcu potencjalnego skrzyżowania z ul. Architektów.

Wariant 1 do reszty zablokuje ruch na osiedlach Wzgórze i Stoki. Przy okazji wnioskuję o poszerzenie strefy częstego transportu o całą naszą dzielnicę.

Sprzeciw wobec wariantowi 1 (połączenie ul. Niebyłej z ul. Architektów) ponieważ wprowadzi on dodatkowy ruch samochodowy w obszarze o charakterze głównie mieszkaniowym, co pogorszy bezpieczeństwo mieszkańców oraz zwiększy hałas i natężenie ruchu lokalnego. Dodatkowo okolica zostanie pozbawiona terenów zielonych, gdzie sporą część mieszkańców odpoczywa. Natomiast popieram wariant 3 ponieważ zapewnia on bardziej bezpośrednie wyprowadzenie ruchu na główną arterię komunikacyjną, ograniczając tranzyt przez osiedla i poprawiając płynność ruchu w całym rejonie.

Wariant 3 nie będzie generować ruchu w osiedle

Wnoszę sprzeciw wobec realizacji wariantu 1, przewidującego połączenie ul. Niebyłej z ul. Architektów. Proponowane rozwiązanie doprowadzi do znaczącego zwiększenia ruchu samochodowego na terenie o charakterze głównie mieszkaniowym, co negatywnie wpłynie na poziom bezpieczeństwa mieszkańców,

zwłaszcza dzieci, a także spowoduje wzrost hałasu i ogólnej uciążliwości komunikacyjnej. Dodatkowo realizacja tego wariantu wiązałaby się z uszczupleniem terenów zielonych, które obecnie pełnią istotną funkcję rekreacyjną i mają duże znaczenie dla jakości życia lokalnej społeczności. Jednocześnie popieram wariant 3, zakładający bardziej bezpośrednie wyprowadzenie ruchu na główną arterię komunikacyjną. Takie rozwiązanie ogranicza ruch tranzytowy w obrębie osiedla, poprawia płynność komunikacyjną w całym rejonie oraz w mniejszym stopniu ingeruje w codzienne funkcjonowanie mieszkańców.

Wariant 1 (do ul. Architektów) wymagałby przebudowy ul. Architektów która już teraz w godzinach szczytu jest niedrożna. Parkujące obustronnie samochody bardzo ją zwężają

Ruch byłby kierowany na obwodnicę, a nie przez pobliskie osiedle.

Uważam że wariant 3 będzie lepszy ponieważ będzie to kolejna droga łącząca się z główną drogą jaką jest ulica kocmyrzowska. Ulica Architektów już teraz jest bardzo obciążona i pod moimi oknami po południu jest wieczny korek.

Wariant 3 przekieruje ruch bezpośrednio na ulicę Kocmyrzowska, więc nie spowoduje to dodatkowych korków na osiedlu na Stoku i Wzgórzach.

Wariant 1 przewiduje drogę zbyt blisko budynków mieszkalnych, terenu szkoły. Spowoduje to zwiększenie niebezpieczeństwa poruszania się dzieci udających się do szkoły.

Wariant trzeci jest lepiej dopasowany do obecnej infrastruktury i poprawi w odpowiedni sposób komunikację w tej części miasta. Wariant 1 może powiększyć korki na ulicy Architektów.

Dodatkowy ciąg (Wariant 3) spowoduje rozłożenie ruchu się na dodatkową drogę. Wariant 1 prowadzi do jeszcze większego ruchu na ul. Architektów, stanie się "skrót" przez drogi osiedlowe dla dojeżdżających spoza miasta lub obrzeży. Ul. Architektów już teraz korkuje się w godzinach popołudniowego szczytu (a czasem także porannego). Ulica Architektów jest często przekraczana przez dzieci (Szkoła, Park), zatem wzmożony ruch będzie zwiększał niebezpieczeństwo w rejonie szosy.

Wariant 3 przewiduje połączenie z główną arterią - Kocmyrzowską. Połączenia z ulicą Architektów będzie powodować korki na niebyłej i architektów. Ponieważ Kocmyrzowska jest rozbudowana będzie łatwiej włączyć się do ruchu. Dodatkowo zostanie utrzymane miejsce zieleni obok szkoły, które jest doskonałym zaciszem, w lato nieocenionym schronieniem przed upałem.

Wariant 3 nie powoduje nadmiernego przekierowania ruchu na osiedla Na Wzgórzach i Na Stoku. Już obecnie kierowcy próbują omijać część ulicy Kocmyrzowskiej jadąc przez nasze osiedle. Wariant 1 może spowodować, że ruch samochodowy się zwiększy i zmniejszy się bezpieczeństwo, szczególnie w rejonie szkoły. Wariant 3 zapewni również bezpieczniejsze dojście do Szpitala Okulistycznego - obecne dojście do Szpitala znacznie nakłada drogi, ponadto nie ma chodnika, a samochody pędzą w obu kierunkach. Dodatkowe połączenie z ulicą Kocmyrzowską powinno nieco zmniejszyć ruch, a przy okazji budowy drogi może byłoby możliwe utworzenie chodnika.

Droga z ul. Niebyłej powinna zostać poprowadzona w kierunku ul. Kocmyrzowskiej. Wspólnota mieszkaniowa bloku 17A nie może posiadać wyłączności w zakresie gospodarowania przestrzenią wokół bloku (wspólnota posiada teren zielony z tyłu bloku, o obszarze znacznie większym niż tereny zielone przy innych blokach mieszkaniowych). Droga poprowadzona od ul. Kocmyrzowskiej będzie znacznie bezpieczniejszym wariantem niż w kierunku ul. Architektów, gdzie cały ruch zostanie skierowany obok budynku szkoły. Interes jednej wspólnoty mieszkaniowej bloku 17A nie może przewyższać użytku publicznego, czyli wzmożonego ruchu na terenie osiedla Na Stoku i bezpieczeństwa naszych dzieci uczęszczających do Szkoły Podstawowej nr 129.

Wybór wariantu III jest wyborem mniejszego zła. Należało najpierw zaprojektować drogę a dopiero potem zabudowywać teren blokami mieszkalnymi. Zrobiono dokładnie na odwrót. W tej sytuacji uważam, że i tak mniejszym złem jest wariant III, ponieważ unika się dalszego zatłoczenia samochodami ulicy Architektów, która już obecnie stwarza duże zagrożenie dla ruchu pieszego.

Uważam, że wybór wariantu 1 spowoduje jeszcze większe zagęszczenie ruchu na ulicy Architektów, która już obecnie jest mocno przeciążona i w godzinach szczytu nie funkcjonuje płynnie. Mieszkam w budynku 10A i już dziś mam utrudniony

wyjazd z osiedla. Ponadto zwężono pas ruchu do jednego przy parku. Jeśli dodatkowo pojawi się większy ruch samochodowy wynikający z realizacji wariantu 1, wyjazd i wjazd na osiedle staną się jeszcze trudniejsze i mniej bezpieczne. Planowana droga w wariantie 1 przebiega również w pobliżu Szkoły Podstawowej nr 91. Czy ktoś wziął pod uwagę bezpieczeństwo dzieci uczęszczających do tej szkoły? Tworzenie dodatkowo obciążonego skrzyżowania w sąsiedztwie szkoły to bardzo zły pomysł. Od czasu budowy ulicy Kocmyrzowskiej przesiadłam się na komunikację zbiorową, jednak obserwuję, że w godzinach szczytu autobusy, które powinny punktualnie wyjeżdżać z pętli przy ulicy Petofiego, regularnie przyjeżdżają z opóźnieniem. Mimo że mam wykupiony bilet na wszystkie linie, często jestem zmuszona iść pieszo do tramwaju, ponieważ nie da się przewidzieć, o której autobus faktycznie przyjedzie. Ja jeszcze sobie radzę, ale na osiedlu mieszka wiele starszych osób, dla których ten odcinek jest zbyt długi i uciążliwy. Dodatkowo wiele starszych osób nie potrafi wypełnić elektronicznej ankiety, aby wyrazić swój sprzeciw wobec tej inwestycji. Ich głos również powinien zostać uwzględniony.

Najlepszy wybór 3. Wariant 1 absolutnie NIE!!! ponieważ będą straszne korki na ul Architektów a już obecnie jest problem więc to się jeszcze pogłębi...będzie masakra...

Prowadzenie trasy wariantem 3 jest wygodny i prosty jako dojazd do głównej drogi i w przyszłość do galerii bez konieczności krążenia po osiedlowych wąskich uliczkach. Wariant 2 przebiega bardzo blisko szkoły podstawowej gdzie jest bardzo duży ruch pieszych i nieletnich a i tak ruch samochodowy będzie się kierował kolejno do ul. Kocmyrzowskiej. Licznie przejścia dla pieszych przy dodatkowym natężeniu ruchu będą powodować okropne korki w wariantie 2 i zagrożenie dla dzieci przechodzących z osiedla do szkoły i na pobliskie boisko.

Ulica Architektów zaraz stanie się niewydolna... powstają przystanki, zatoczki co prowadzi do kolorowania. Są tu szkoły, dzieci ...

Ulica Architektów jest zakorkowana teraz przez dojeżdżających od Proszowic otwarcie drogi w wariantie 1 spowoduje natężenie ruchu jak w dniu Wszystkich Świętych.

Z punktu widzenia osiedla to nie obciąży drogi architektów. już obecnie niepotrzebnie parkują pojazdy wzdłuż ulicy architektów przez co ma problem

autobus i dołożenie dodatkowego obciążenia ruchu spowoduje zakorkowanie osiedla i stworzy niebezpieczne przejście dla pierwszych ze szkoły. Droga nie przebiega bezpośrednio pod blokami 10a i 10b zbudowanym na skarpie. Nie dołącza się do wąskiej ul. Architektów na zakręcie, w innym przypadku będzie blokować i tak już zakorkowana ulice Architektów.	
UWAGI OGÓLNE: KOMUNIKACJA	13 osób wskazało argument dotyczący lepszego wyprowadzenia ruchu na główną arterię komunikacyjną 4 osoby wskazały argument dotyczący odciążenia ul. Kantorowickiej 3 osoby wskazały argument dotyczący ochrony miejsc parkingowych
Wariant 1 stanowi zagrożenie dla pieszych. z dala od Architektów Wariant 3 jest najbardziej logiczny będzie najkorzystniejsza Prowadzi do lepszej drogi. Jest najlepszy. Tylko wariant 3. Bardziej mi odpowiada. To jedyna możliwość jaka tu może powstać Wariant 3 nie ingeruje w ul. Architektów. Osoby kupujące mieszkania na ul. Niebyłej bez drogi wiedziały że nie ma tak tam dojazdu i niech nie utrudniają życia innym mieszkańcom Zdecydowanie popieram wariant trzeci (droga Niebyła - Kocmyrzowska) ... bardzo mała ilość miejsc parkingowych w okolicy bloków os. Na Stoku 9, 10, 10a-10e. W ostatnich latach, na tym osiedlu, drastycznie zmniejszyła się ilość miejsc do parkowania (proszę sprawdzić to z radnymi dzielnicy XVII). Wybór wariantu I spowodowałby usunięcie kolejnych miejsc parkingowych, co tylko pogorszyłoby już i tak beznadziejną sytuację, kiedy po 16:00 trzeba objeżdżać osiedle celem zaparkowania samochodu. Szybszy dojazd do i z drogi głównej (ul. Kocmyrzowska). Nie generuje dodatkowego ruchu na ulicy Architektów. Dobre połączenie ze Wzgórzami.	Nie uwzględniono uwagi dot. parkingów, ponieważ proponowany wariant nr 1 zakłada powstanie dodatkowych takich miejsc. Uwagi w zakresie obaw o zwiększenie natężenia ruchu w rejonie ul. Architektów zostaną rozważone podczas podejmowania decyzji o wyborze wariantu do dalszych prac projektowych.

Wybrałem opcję nr 3. Aby dojść do ulicy Kocmyrzowskiej z ulicy Niebyłej trzeba przejść całą ulicę Kantorowicką. Niestety na ulicy Kantorowickiej nie ma chodników i raczej ich nie będzie ze względu na brak miejsca na jego zbudowanie co powoduje zagrożenie życia przez poruszające się obok samochody. W opcji 3 jest to nowy projekt i zakłada on całą infrastrukturę dotyczącą ruchu pieszych a dojście do ulicy Kocmyrzowskiej będzie trwało w podobnym czasie.

Dojazd będzie bezpośredni i zrobiony przy nowej drodze.

Mało inwazyjne i jedyne sensowne połączenie do Kocmyrzowskiej. Po co łączyć Niebyłą z Architektów, która nie jest główna, dojazdowa droga.

Oprócz zachowania zieleni koło szkoły, wariant 1 zwiększy ruch koło szkoły (pogorszenie bezpieczeństwa uczniów, zwiększenie hałasu w szkole). Dodatkowo wariant 1 zwiększy ilość aut na ulicy Architektów, na której już są problemy (ruch w 2 kierunkach, przejazd autobusu). Wariant 3 jest też przyszłościowy bo wraz ze wzrostem ilości mieszkańców i rozbudową ul Niebyłej, ruch powinien być wyprowadzany do głównych arterii takich jak ul Kocmyrzowska.

Nie trzeba wyburzać domu i przebieg trasy byłby w miejscu istniejącej drogi. Nie wymaga zmian. łatwiejszy i szybszy dostęp do pracy /WSO/.

Wpuszczenie ruchu na osiedle.

Połączenie ze Szpitalem Okulistycznym, możliwość szybkiego przejścia (na skróty) do ul. Architektów do autobusów linii np. 182, wykorzystanie terenu, który jest zagrodzony i uniemożliwia szybkie dojście do pętli. Bardzo dobry pomysł aby tu była ulica z możliwością przejazdu.

Wariant nr 3 wydaje się najbardziej optymalny pod względem skomunikowania z ul. Kocmyrzowską oraz dojściem do pętli tramwajowej, co dla mnie jest priorytetem.

Najbardziej optymalna wersja, jeśli chodzi o skomunikowanie z pętlą tramwajową.

Rozbudowana docelowo ul. Kocmyrzowska.

Wariant nr 3 jest najlepszą opcją z racji przebiegu i bezpośredniego zjazdu z ul. Kocmyrzowskiej.

Przebudowa skrzyżowania ulicy Kantorowickiej z kocmyrzowską.

Prowadzi do głównej drogi. Nie przez osiedle.

Ochrona zieleni, ochrona miejsc parkingowych, zatoczka również upłynni ruch.

Wjazd powinien być koło niebieskiego nieczynnego pawilonu.

Prowadzenie drogi w ciasnej zabudowie na zielonym odcinku obok wielu bloków jest szkodliwe dla zdrowia ich mieszkańców!!! Budynek 10c stoi na skarpie a więc trzeba będzie przeprowadzić odpowiednie prace umacniające grunt, żeby budynek się nie zsunął ..nie jest to więc ani ekologiczne ani ekonomiczne rozwiązanie problemu wariant trzeci jest mniej obciążający wyżej wymienione wartości.

Po zapoznaniu się z propozycją przebiegu drogi w jej wariantcie 1 stwierdzam 0(z całą stanowczością), że jest on niedopuszczalny dla mieszkańców niewielkich, kameralnych bloków 10 d i e. Planowana droga w tym wariantcie przebiegać ma tuż pod oknami tych budynków, równolegle do istniejącej już drogi wewnętrznej zapewniającej dojazd do tych budynków (droga obok drogi!!!!!!). Teren zielony znajdujący się między szkołą a ww. budynkami zostanie zniszczony. Istnieje ryzyko naruszenia konstrukcji budynków w wyniku realizacji inwestycji w tym wariantcie, budynki te bowiem posadowione są powyżej planowanej drogi. Zwiększy się ruch samochodowy i pieszy. Spokojna, jak dotąd, przestrzeń do życia i odpoczynku stanie się groźna dla zdrowia i niemożliwa do wytrzymania (zwiększone zanieczyszczenie, hałas). Nadmieniam, że budynki te są stosunkowo młode - mają 10 lat!! Odnosi się wrażenie, że pomysł inwestycji polegającej na połączeniu ul. Architektów z ul. Niebytą wynika prawdopodobnie z konieczności spełnienia przepisów prawa, które wymagane są do realizacji inwestycji kubaturowych planowanych w tym rejonie, gdzie wydano pozwolenia na budowę lub rozpoczęto budowy, bez spełnienia podstawowego warunku, jakim jest zapewnienie ODPOWIEDNIEGO dojazdu. Wiem, że proceder ten uprawiany jest przez władarzy miasta (zarządcę dróg gminnych) ze szczególnym zamiłowaniem, gdyż wiąże się on z finansowaniem budowy dróg przez dewelopera (powołując się na przepisy ustawy o drogach publicznych), nie zwracając uwagi na inne uwarunkowania, w tym społeczne i środowiskowe. Powyższe przypuszczenie (możliwe do zweryfikowania) uzasadnia faworyzowanie mniej ekonomicznego (np. poprzez konieczność wyburzenia budynku/budynków) i logicznego rozwiązania jakim jest

wariant 3. Ponieważ w budynkach tych nie mieszkają radni i żadne osoby wpływowe (w przeciwieństwie do zwolenników wariantu 1) ich głos jest bardziej słyszany, jednak zauważyć należy, że argumenty podnoszone przez mieszkańców bloków 10 d,e,c,a,b nie są pozbawione podstaw, uzasadnienia i logiki. Dodatkowo nie wiadomo w jakim trybie planowane jest uzyskanie pozwolenia na budowę (zrid?). P.S. Od kilku lat (z uwagi na budowę S7 i rozbudowę ul. Kocmyrzowskiej) jesteśmy uwięzieni na naszym osiedlu. Godzinami stoimy w korkach lub wdychamy, mocno zanieczyszczone tym stanem, powietrze. Nikt z władz się nami nie interesuje. Nie jesteśmy w stanie ocenić ile zajmie nam droga do pracy, szkoły czy lekarza. Nie jesteśmy wiarygodni dla pracodawcy. Czytając opinie ekspertów odnosi się wrażenie, że po oddaniu tych inwestycji do użytkowania sytuacja ta nie zmieni się znacząco. Zagęszczanie terenu kolejnymi drogami i "molochami" spowoduje, że będzie jeszcze gorzej...	
Brak poparcia dla obydwu wariantów 12 osób wskazało argument dotyczący braku kompleksowego rozwiązania problemów komunikacyjnych 11 osób wskazało argument dotyczący obaw o wzrost ruchu samochodowego 9 osób wskazało argument dotyczący ochrony zieleni i terenów rekreacyjnych 10 osób wskazało argument dotyczący bezpieczeństwa dzieci i pieszych 4 osoby wskazały argument dotyczący priorytetu dla infrastruktury pieszej i rowerowej 5 osób wskazało argument dotyczący krytyki procesu planistycznego	
Preferowany wariant: żaden z nich Wariant 2 jest najbardziej sensowny. Przebiega najkrótszą trasą, a część terenu i tak już funkcjonuje jako jezdnia dla samochodów. Niezależnie od powyższego konieczna jest realizacja chodnika także od strony budowanego żłobka miejskiego. Zapewnienie bezpieczeństwa dzieci powinno być potraktowane priorytetowo. Jeśli nie da się zrobić obustronnych chodników, to chodnik powinien być od strony żłobka.	Uwagi w zakresie: - wyłączony z konsultacji wariant nr 2 jest najkrótszy, - wariant nr 1 oddala pieszym dojście do pętli tramwajowej, - warianty nr 1 i nr 3 wywołują duże szkody przyrodnicze, - wzrost ruchu w środkowej części osiedla po realizacji wariantu nr 1, - po zrealizowaniu drogi wg wariantu nr 1 ustanowienie na niej ruchu jednokierunkowego - od Architektów do ul. Niebyłej (nie odwrotnie), a na drugim pasie parkingów równoległych,

Wariant 1 jest niezgodny z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego i nie przebiega przez wyznaczony teren pod drogę! Zamiast tego zakłada wyburzenia budynków i wycinkę zieleni.

Wariant 3 za bardzo dubluje już istniejący układ drogowy. Niemniej, w przypadku jego realizacji, należy wybudować chodnik po stronie żłobka oraz zastosować wyniesione przejścia dla pieszych przy ulicy Kocmyrzowskiej jak i na przecięciu terenu KDD.2 i KDD.3.

Wariant 2 byłby idealnym rozwiązaniem.

Każdy z proponowanych wariantów uderza w spokój mieszkańców ulicy Niebytej. Sytuacja od kiedy droga Petofiego stała się drogą jednokierunkową stała się koszmarna- wszędzie są korki i brak możliwości wyjazdu z osiedla w jakąkolwiek stronę. Uruchomienie ruchu przez ul. Niebytą doprowadzi do przekierowania znacznej części ruchu w to osiedle znacznie uprzykrzając życie mieszkańcom.

Droga jest koło szkoły 129

Wariant 2 był najlepszy, wymagał najmniejszych nakładów finansowych i był "najprostszy". Niestety pan radny kupił mieszkanie w bloku obok i robi wszystko aby ten wariant nie był przeprowadzony :)

Wariant pierwszy jest zły, niszczy zielen, dopiero co posadzoną, przekieruje niepotrzebnie ruch na środek osiedla i korki, nie mówiąc o fatalnym rozwiązaniu przejścia dla pieszych przy bloku 10A, co już teraz prowadzi do niebezpiecznych sytuacji a po zwiększeniu ruchu, o wypadek będzie jeszcze łatwiej. Ponadto jest to zagrożenie dla dzieci chodzących do szkoły, wariant 3 jest o tyle lepszy że nie zagraża w takim stopniu bezpieczeństwu dzieci oraz kierującym. Należało myśleć o infrastrukturze przed budowaniem bloków a nie po.

Wariant 1 jest oddalony od pętli tramwajowo autobusowej i wydłuża drogę do komunikacji miejskiej (a droga ma być nie tylko dla kierowców ale też dla pieszych!). Wariant trzeci kompletnie nie ma sensu bo nie zapewnią połączenia ze stoku do żłobka i z niebytej do szkoły! Po co w ogóle rozważać taką opcję?? Jeszcze konieczność wywłasczeń czy wycinki drzew zwyczajnie opóźni całą inwestycję.

- konieczności powstania ciągu pieszo-rowerowego łączącego starą i nową część osiedla zamiast jakichkolwiek połączeń drogowych,
- wykonanie drogi wg. wariantu nr 3 nie połączy starej i nowej części osiedla,

zostaną rozważone podczas podejmowania decyzji o wyborze wariantu do dalszych prac projektowych.

Wariant 2 jest najsensowniejszy i zupełnie niezrozumiałe jest jego odrzucenie. Tak samo jak wariant 3 oznaczałby konieczność wywłaszczeń, ale za to mieszkańcy ulicy Niebyłej i dalszych mieliby drogę i chodniki do szkoły oraz na pętle czy do sklepów na Stokach. Dodatkowo istotne jest aby mieszkańcy ulic Na Stokach mieli chodnik i drogę prowadzącą do żłobka. Wariant 3 kompletnie nie adresuje potrzeb mieszkańców dzielnicy i prowadzi do wykluczenia pieszych czy rowerzystów, bo kto wybierze żłobek do którego musi iść naokoło, obok najbardziej ruchliwej drogi. Tak samo dzieci z Kantorowickiej czy Morcinka nadal nie będą miały bezpiecznej drogi do szkoły. Wariant nr 1 teoretycznie adresuje te kwestie ale tylko na pierwszy rzut oka. Skutkiem wyboru wariantu nr 1 byłoby poprowadzenie drogi w znacznej odległości od pętli (idea miasta 15 minutowego czy "Zielonego" nie oznacza, że dostęp do komunikacji miejskiej wymaga przejścia co najmniej 15 minut...), dodatkowo teren między tzw. garażami, a budynkami na ul. Niebyłej nadal stanowiłby miejsce zrzutu śmieci czy teren dla lokalnych pijaczków.

Widzę że tam też jest problem bo jest tam dom jednorodzinny i też będzie on na niekorzyść jakiś ludzi .

Najlepsza byłaby opcja między budynkiem 13a i 14a, koło szkoły i zrobić tam przejście ze światłami dla dzieci, krótszy odcinek i widzę, że I jest miejsce. Dzieci i tak muszą zachować szczególną ostrożność, np. koło szkoły 98 też jest główna droga osiedlowa i ta szkoła funkcjonuje.

Nie mogę się wypowiedzieć o wariantach 3, ale o wariantach 1 owszem.

1. Budowa drogi niszczy istniejącą zielenią i naturalne tereny, pogarszając warunki życia na osiedlu.
2. Powoduje nadmierne zagęszczenie układu drogowego i zwiększa ruch samochodowy w środku osiedla.
3. Ul. Architektów jest już przeciążona, a to ulica osiedlowa, która nie powinna przejmować dodatkowego ruchu.
4. Liczba miejsc parkingowych jest już zbyt mała, a nowa droga tylko pogłębi problemy.

5. Brak dojazdu do ul. Niebyłej nie może odbywać się kosztem mieszkańców Na Stoku 9, 10, 10A-F.

6. To nie mieszkańcy sąsiednich osiedli odpowiadają za wydanie pozwoleń na budowę bloków bez zapewnienia dróg dojazdowych.

7. Otaczanie szkoły SP129 dodatkowymi drogami pogarsza bezpieczeństwo dzieci i jest sprzeczne z zasadami projektowania przestrzeni wokół szkół.

Wariant I całkowicie zakorkuje ul. Architektów (ponieważ będzie to alternatywa dla Kocmyrzowskiej), wariant III wiąże się z wywłaszczeniami.

Wariant 3 jest absolutnie NIE dopuszczalny - likwidacja miejsc parkingowych na osiedlu na którym już nie ma gdzie parkować jest absurdem! Ci wszyscy mieszkańcy "hotelu" zaczną szukać miejsc pod innymi blokami, a tam miejsc już nie ma.

Dodatkowo osiedle to jest granicą SCT w związku z czym przyjeżdżający spoza zostawiają tu swoje auta i przesiadają się na MPK, co pogłębia problem miejsc parkingowych! Nie dla likwidacji miejsc i nie dla deweloperów.

Wariant 1 za to spowoduje znacznie większy ruch na ulicy osiedlowej Architektów, która jest dość spokojną ulicą, nieprzystosowaną do przyjęcia takiej ilości, dodatkowo wzdłuż niej parkują samochody, które to pewnie w tym wariantcie też byście chcieli usunąć - i wracamy do znów o kwestii braku miejsc parkingowych...

Ponoć nie ma pieniędzy na planowaną od dziesięcioleci rozbudowę ul. Okulickiego i trasę Ciepłowniczą, tam najpierw trzeba przeznaczyć środki zamiast na ten projekt.

Obydwa warianty nie są dobre, z uwagi na fakt, iż ich projekty w PZP nie uwzględniają obecnych warunków, jakimi są - nowe zabudowy, wzrost liczby mieszkańców, wzrost liczby samochodów (zarówno mieszkańców, jak i kierowców spoza Krakowa, np. tych, którzy chcą uniknąć opłat w związku z SCT). Realizacja któregośkolwiek z projektów przyczyni się do rozpoczęcia prac zabudowy wielorodzinnej, do obsługi której obsługi, nie jest przystosowana infrastruktura dzielnicy XVII. Zostaną zniszczone tereny zielone, które są jednym z głównych powodów osiedlania się tu nowych mieszkańców - nowa zabudowa i nowa infrastruktura drogowa ograniczy te tereny w dzielnicy. Żaden z wariantów nie przewiduje realizacji miejsc parkingowych, które posłużyłyby zarówno pojazdy mieszkańców, jak i kierowców spoza dzielnicy. Podejmowane działania oraz

wydawane przez UMK pozwolenia i sprzedaż gruntów będą za każdym razem sprzeczne z interesami mieszkańców, gdyż są wydawane zanim zostaną wysłuchane i zrealizowane interesy mieszkańców, o których UMK jest informowany od wielu lat.

Połączenie drogowe jest zagrożeniem dla zdrowia pieszych ze względu na zwiększenie ruchu samochodowego. Już teraz brakuje chodników i poboczy. W okresie jesienno zimowym dziecko boi się spacerować w tym rejonie. Ja również mam obawy gdyż często przemieszczam się tymi trasami do pętli tramwajowej. Zarzut dotyczy głównie przebudowy ulicy Niebyłej. Oczywiście miasto robi wszystko pod developera bo bez drogi nie może wybudować bloków.

Proponuję przekształcenie wariantu I jako drogę jednokierunkową (od Architektów na północ w kierunku żłobka/bloków na Niebyłej). Dzięki temu nie będzie tam możliwy ruch tranzytowy (omijanie zakorkowanej ulicy Kocmyrzowskiej), zostanie zachowany dojazd do Niebyłej, będzie chodnik itd. Dodatkowo na tej części jezdni która miała być w przeciwnym kierunku (tj. Niebyła-Architektów) stworzyć na całej długości parking równoległy dla samochodów osobowych, gdyż na tym osiedlu bardzo brakuje miejsc postojowych. Dzięki takiemu ustaleniu kierunku jazdy, tworzy się duże "duże osiedlowe rondo": Architektów-Nowa Niebyła-Niebyła-Kantorowicka-Kocmyrzowska-Architektów.

Stan aktualny: ulica Architektów jest mocno przeciążona (głównie przez skrzyżowanie z ul. Kocmyrzowską). W przypadku realizacji wariantu I (dwukierunkowa Niebyła – Architektów), rejon SP129 pozostanie permanentnie zakorkowany, ponieważ kierowcy jadący z północy będą omijać stale zatłoczoną Kocmyrzowską, wybierając trasę przez Kantorowicką, Niebyłą, Nową Niebyłą, Architektów oraz Poległych w Krzesławicach. Taka sytuacja ma miejsce już obecnie, gdy kierowcy próbują omijać korki na Kocmyrzowskiej właśnie ulicami Architektów i Poległych w Krzesławicach. Warto podkreślić, że zarówno istniejące ulice Kantorowicka, Niebyła i Architektów, jak i planowana Nowa Niebyła, nie są przystosowane do pełnienia funkcji tras przelotowych.

Mieszkańcy cenią sobie ciszę i spokój przy bloku 10E po to też zdecydowali się tu zamieszkać, kupując mieszkania nie było mowy o takich zmianach i zakłócaniu naszego spokoju, i zabrania nam zieleni

Uważam, że wariant 2 (połączenie z ul. Kocmyrzowską) jest rozwiązaniem nietrafionym i budzącym poważne wątpliwości. Przede wszystkim nie istnieje bezpośredni wyjazd na ul. Kocmyrzowską – uniemożliwiają to zamontowane ekrany. W praktyce droga, o której mowa, pełni funkcję drogi dojazdowej wyłącznie do posesji mieszkalnych, co czyni ją nieodpowiednią do obsługi większego ruchu.

Dodatkowo, wjeżdżając na tę drogę, i tak należy kierować się w stronę wyjazdu, gdzie obowiązuje nakaz jazdy wyłącznie w prawo. Oznacza to brak realnej możliwości sprawnego włączenia się do ruchu w innych kierunkach. Co więcej, droga ta łączy się również z dojazdem do okolicznych bloków (m.in. nr 17), co dodatkowo zwiększa natężenie ruchu lokalnego i może pogorszyć bezpieczeństwo mieszkańców.

W związku z powyższym wariant ten nie spełnia swojej funkcji jako sensowne i wygodne połączenie komunikacyjne.

Wariant 3 w dużym stopniu ingeruje w teren wspólnoty na którym zlokalizowany jest zarówno parking dla mieszkańców jak i altany śmietnikowe. Wariant ten również naruszy spokój oraz ograniczy w znacznym stopniu miejsce zabaw dzieci oraz hałas towarzyszący poruszaniu pojazdów będzie miał duże oddziaływanie na znajdujący się obok szpital gdzie przebywają pacjenci potrzebujący rekonwalescencji po zabiegach. Wariant 1 przebiega w bliskiej odległości od szkoły i boiska z którego również korzysta młodzież zarówno podczas zajęć sportowych odbywających w ramach zajęć szkolnych jak i pozalekcyjnych.

Sprzeciwiam się połączeniu ulicy Niebyłej z pozostałą częścią osiedla poprzez budowę drogi. Droga będzie służyła tylko i wyłącznie do objeżdżania korka przez samochody usiłujące uniknąć dłuższego postoju na Kocmyrzowskiej. Jako mieszkanka ul Niebyłej całkowicie sprzeciwiam się budowie jakiegokolwiek drogi i uważam że wszystkie te warianty uderzają w dobro mieszkańców. Wciąż zabierane są nowe zielone tereny, drastycznie kurczy się ich ilość bo miasto pozwala na budowę kolejnych bloków. Moim zdaniem ul Niebyła powinna być skomunikowana ze Wzgórzami za pomocą ciągu chodników i ścieżek rowerowych. Oświetlonych, bezpiecznych dla dzieci, starszych mieszkańców i wszystkich innych ludzi. Droga samochodowa nie jest nam do niczego potrzebna!

Powinien powstać alternatywny wybór trasy która nie niszczy zieleni i nie jest wylotem na środku zakrętu przy szkole co stwarza niebezpieczeństwo wypadków oraz kumulacji ruchu i hałasu dla dzieci w szkole, wygląda na prośenie o nieszczęście. BUDOWA DROGI OTACZAJĄC SZKOŁĘ PODSTAWOWĄ. Gdzie małe dzieci się poruszają z pobliskich osiedli.

Proponuję rozważyć nowy wariant który np. kończyłby bieg przy forcie w Krzesławicach albo na ul. Petofiego. Dbając o dzieci i ich bezpieczeństwo. Nie jest jasne jaki jest cel dobudowy drogi w zamiast stworzenia solidnego traktu pieszego z drogą rowerową proponowanymi wariantami. Jeżeli miałbym wybrać to wariant nr 3 wydaje się najmniej szkodliwy i niebezpieczny dla dzieci.

W każdym wariantcie droga będzie przechodzić koło szkoły, co zwiększa niebezpieczeństwo. Robienie na drodze ograniczenia prędkości mija się z celem. Zamiast jeździć Kocmyrzowska, która jest zrobiona ludzie będą skracać drogę co zwiększy ruch

Wariant 1 i 2 nie wchodzi na własność prywatną (tak z góry to widać, ale może być inaczej). Wariant 3 zabiera prywatnym właścicielom sporą część działki PRYWATNEJ. Zabiera ogrodzenie PRYWATNEJ działki, na której jest OGRÓD. Innymi słowy PRYWATNĄ własność Miasto chce udostępnić OGÓŁOWI mieszkańców, w tym pieskom z ich opiekunami nie sprzątającymi po nich i nie trzymającymi ich na smyczy czy w kagańcach, tak jak to powszechnie jest przyjęte w Krakowie (psy biegają samopas), a także wszelkiej maści 'ciemnym typom' i żulostwa dla celów libacji (straż miejska jest niewidoczna/niewidzialna w tej części miasta). Miasto chce zabrać mieszkańcom bloku 17A BEZPIECZEŃSTWO w celu wybudowania drogi Deweloperowi (dostyć długo już czeka, więc pojawił się pomysł budowy żłobka, żeby przykryć prawdziwą przyczynę/potrzebę budowy drogi).

Oprócz tego miasto budując drogę zabierze Mieszkańcom SPOKÓJ i CZYSTE POWIETRZE oraz zakłada wyrżnięcie kolejnych drzew. Nie wygłuszą hałasu drogi w żaden sposób ekrany dźwiękochłonne przed oknami mieszkań, jak też nie pochłoną zanieczyszczeń ze spalin samochodowych (gazowych i pierwiastków śladowych - wanadu, platyny z katalizatorów). Nie zazdroszczę też pacjentom i pracownikom Szpitala Okulistycznego. Z DALEKA OD NASZEJ DZIAŁKI I

NASZEGO OGRODU! NIE ODPUŚCIMY! W naszym ogrodzie nie tylko mieszkają sikorki i gołębie, ale też m. in. dzięcioł, i raniuszki i kowaliki i fruczak i wiewiórka!

Ankieta w dalszej części zakłada, że każdy jeździ na rowerze, samochodem i komunikacją miejską, nie ma odpowiedzi 'nie korzystam', a odpowiedzi są obowiązkowe. Podobnie z podawaniem wieku, płci.

Ankieta jest wadliwie skonstruowana, poza tym trwa budowa drogi wojewódzkiej (wyróżniło bardzo dużo drzew i dokucza hałas, o spalinach nie wspomnę, a problem jeszcze się nasili jak zostanie oddany końcowy odcinek drogi S7), a także drogi ekspresowej i dopiero jak to się skończy, to będzie można ocenić, jak jeździ się w tej części miasta czymkolwiek!

- z perspektywy mieszkańca tej okolicy, nie widzę sensu rozbudowy sieci dróg - obecnie istnieje dojazd do wszystkich działek, więc nie widzę powodu, aby rekwirować fragmenty działek własnościowych oraz spowodować znaczną wycinkę drzew i likwidację terenów zielonych

- jeżeli chodzi o kwestie komunikacyjne związane ze szpitalem - komunikacja MPK jest wystarczająca (autobusy dojeżdżają bezpośrednio pod szpital, niedaleko znajduje się pętla tramwajowa); Problem stanowi jedynie dojście pieszych, przy czym wystarczy rozwiązać to poprowadzeniem chodnika na ul. Kantorowickiej w odcinku od ul. Kocmyrzowskiej do szpitala, tak, żeby dało się dojść do szpitala z tramwaju

- wariant 3 jest znacząco niekorzystny ponieważ:

1. znacznie ingeruje w teren działki 234/14 stanowiącej własność Wspólnoty Mieszkaniowej os. Na Wzgórzach 17A - likwidacja ogrodzenia i wielu miejsc parkingowych, utrata ok. 70 arów, wysokie straty poniesionych już kosztów przez Wspólnotę (wykonanie bram, ogrodzenie, itp.), brak możliwości ponownego ogrodzenia terenu, teren będzie otwarty i dostępny dla osób postronnych, bliska odległość boiska i placu zabaw od jezdni, która powstanie

2. wymaga wycinki wielu drzew w tym kilku ogromnych starych dębów

3. przebiega niemal dookoła budowanego obecnie żłobka,

4. zakłada dołączenie "na siłę" do przebudowywanej ul. Kocmyrzowskiej, bez uwzględnienia planowanej już dalszej rozbudowy na odcinku od ul. Bukszpanowej do miejscowości Prusy Ulica Architektów nie posiada infrastruktury dostosowanej do obsługi zwiększonego natężenia ruchu drogowego. Każdy z proponowanych wariantów może negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo pieszych, zwłaszcza dzieci uczęszczających do szkoły zlokalizowanej w pobliżu wariantów 1 i 3. Wariant 1 będzie generował szczególnie duże uciążliwości dla mieszkańców okolicznych bloków.	
Poparcie dla obydwu wariantów 2 osoby wskazały argument dotyczący konieczności poprawy dostępności komunikacyjnej 2 osoby wskazały argument za obydwoma rozwiązaniami jako uzupełniającymi się 3 osoby wskazały argument dotyczący wzrostu ruchu oraz potrzeby równoległej poprawy infrastruktury pieszej i drogowej 3 osoby wskazały, że obydwie koncepcje powinny zostać zrealizowane	
Preferowany wariant: oba są dobre W tym obszarze krytycznie brakuje przelotnych ulic by można było poruszać się bez robienia okrążeń. Połączenie ul. Morcinka z resztą Wzgórz jest fatalne, po przerobieniu ul. Petofiego na jednokierunkową, rano tworzą się ogromne korki, więc chociażby na tym odcinku można byłoby dać ruch wahadłowy, przynajmniej na chwilę obecną, by rozładować ruch. Chodników nie ma na większości ulic, to tworzy ogromne niebezpieczeństwo dla pieszych i kierowców. Oba warianty dobre, gdyż łączą bloki przy ul. Niebyłej z dwiema różnymi lokalizacjami. Niemniej jednak uważam, że na ten moment bardziej potrzebny jest wariant 1. Mieszkam na ul. Kantorowickiej, więc ten wybór nie ma dla mnie większego znaczenia. Wnoszę o uwzględnienie w projekcie zastosowania oświetlenia drogowego o barwie ciepłej (preferencyjnie ≤3000 K) oraz o wskaźniku ULOR równym 0 (0% emisji światła powyżej płaszczyzny poziomej).	Uwagi zostaną uwzględnione w przypadku kontynuacji prac projektowych dla tego wariantu- w zakresie braku połączenia drogowego w środkowej części osiedla.

Takie rozwiązanie jest uzasadnione zarówno środowiskowo, jak i funkcjonalnie. Oświetlenie o ciepłej barwie ogranicza negatywny wpływ sztucznego światła na zdrowie ludzi (w tym zaburzenia rytmu dobowego) oraz na faunę, szczególnie owady i ptaki. Jednocześnie oprawy o ULOR = 0 skutecznie minimalizują zjawisko zanieczyszczenia światłem (light pollution), poprawiając widoczność nieba nocnego oraz ograniczając niepotrzebne rozpraszanie światła poza obszar drogi.

Dodatkowo, właściwie zaprojektowane oprawy typu „full cut-off” zwiększają efektywność energetyczną systemu oświetlenia poprzez kierowanie strumienia świetlnego wyłącznie tam, gdzie jest on potrzebny – na jezdnię i ciągi pieszce – co może przełożyć się na niższe koszty eksploatacyjne.

W związku z powyższym postuluję jednoznaczne zapisanie w dokumentacji projektowej wymogu stosowania opraw o: temperaturze barwowej ≤ 3000 K, ULOR = 0, konstrukcji ograniczającej emisję światła poza obszar oświetlany (pełne odcięcie). Rozwiązanie to jest zgodne z aktualnymi rekomendacjami dotyczącymi zrównoważonego oświetlenia oraz ochrony środowiska nocnego.

Moim zdaniem obydwa warianty powinny zostać wybudowane, dzielnica będzie rozwijać się coraz bardziej i jak najwięcej nowych dróg pomoże w przyszłości przy gęstszej zabudowie która jest nieunikniona. Nie popełniamy błędów na „Ruczaju”.

Wariant nr 1 jest potrzebny w celu połączenia nowych bloków z resztą osiedla i zapewnienia wygodnego dostępu mieszkańców Niebyłej do szkoły, placu zabaw, parku, itp. Wariant nr 3 jest konieczny, ponieważ ulica Architektów nie przepuści wzmożonego ruchu samochodowego z nowo budowanych bloków oraz ułatwi wyjazd mieszkańcom z osiedla. Ponadto pomoże komunikacyjnie przy szpitalu. Moim zdaniem należy realizować oba projekty.

Oba te warianty powinny być zrealizowane aby realnie poprawić komunikację w tym terenie.

TABELA 2. Wnioski i uwagi mieszkańców zgłoszone podczas spotkania stacjonarnego, dyżuru telefonicznego oraz bezpośrednio do ZDMK.

Treść uwagi/wniosku/pytania	Sposób rozpatrzenia uwagi - uzasadnienie, odpowiedź
UWAGI, WNIOSKI, PYTANIA ZGŁOSZONE PODCZAS SPOTKANIA STACJONARNEGO	
Ankieta została skonstruowana w taki sposób, że może w niej wziąć udział każdy mieszkaniec, w jaki sposób Miasto zamierza przeciwdziałać wielokrotnemu składaniu ankiet przez jedną osobę? Jaką wagę będą miały ankiety w procesie podejmowania decyzji dotyczących układu drogowego?	Konsultacje społeczne mają charakter opiniodawczy i nie są formalnym głosowaniem ani referendum. Ich istotą jest poznanie opinii wspólnoty mieszkańców jako całości, a nie identyfikacja konkretnych osób. Stanowią one narzędzie dialogu społecznego, a zebrane stanowiska mieszkańców mają charakter pomocniczy dla organów decyzyjnych. Zgodnie z obowiązującymi standardami prawnymi oraz orzecznictwem Naczelnego Sądu Administracyjnego konsultacje społeczne powinny zachowywać anonimowość uczestników. W związku z tym Miasto nie może wymagać podawania danych osobowych, jeśli nie są one niezbędne do wyrażenia opinii. Opinie w sprawach publicznych podlegają szczególnej ochronie na gruncie RODO i Konstytucji RP, a obowiązek identyfikacji uczestników mógłby ograniczyć udział mieszkańców i obniżyć reprezentatywność procesu. Weryfikacja każdego pojedynczego głosu oraz przypisywanie ankiet do konkretnych osób zmieniłoby konsultacje w formalne głosowanie, co w obecnym stanie prawnym mogłoby zostać zakwestionowane przez organy nadzoru. Dlatego anonimowość procesu jest rozwiązaniem celowym i zgodnym z obowiązującymi przepisami. Podpis ankiecie papierowej dotyczy wyłącznie dobrowolnej zgody na kontakt informacyjny i przetwarzanie adresu e-mail zgodnie z RODO. Nie służy on potwierdzaniu ważności opinii. Również adres IP w konsultacjach online nie stanowi podstawy identyfikacji uczestnika, ponieważ z jednego adresu może korzystać wiele osób, np. w ramach jednej sieci domowej lub publicznej. Wyniki ankiet są analizowane zbiorczo jako materiał opiniodawczy i element procesu dialogu społecznego. Oznacza to, że znaczenie ma przede wszystkim treść zgłaszanych opinii, analizowana w kontekście ich rozkładu oraz argumentów, a nie mechanizm „głosowania”. Ostateczne decyzje dotyczące układu drogowego są

	podejmowane z uwzględnieniem wielu czynników, w tym wyników konsultacji, analiz technicznych, uwarunkowań komunikacyjnych, bezpieczeństwa ruchu oraz obowiązujących dokumentów planistycznych. W przypadku dodatkowych pytań dotyczących ochrony danych osobowych i prywatności w procesie konsultacyjnym możliwy jest kontakt z Inspektorem Ochrony Danych Osobowych UMK pod adresem: iod@um.krakow.pl.
Zgłaszaliśmy sprzeciw wobec wariantu 1. Wskazaliśmy m.in. kwestie bezpieczeństwa dzieci, dużą wycinkę drzew niezgodną ze strategią „Zielony Kraków” oraz fakt, że projekt przebiega po nasypie. W jaki sposób budowa przy nasypie jest zgodna z obowiązującymi przepisami miasta?	Celem konsultacji było zebranie cennych uwag i sugestii od mieszkańców oraz zainteresowanych podmiotów i organizacji społecznych. Zgłoszony postulat zostanie wzięty pod uwagę przed decyzją o wyborze konkretnego wariantu do realizacji.
ul. Architektów - samochody na tym odcinku nie zwalniają, dlatego mam obawy dotyczące bezpieczeństwa. Uważam, że droga – niezależnie od wybranego wariantu (1 lub 3) – powinna być jednokierunkowa, aby zwiększyć bezpieczeństwo mieszkańców. Czy rozważane jest wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, aby poprawić bezpieczeństwo mieszkańców?	Wprowadzenie zmiany organizacji ruchu wymaga przeprowadzenia badań i analiz, również w zakresie wpływu proponowanej zmiany na ruch w ulicach sąsiednich. W chwili obecnej nie jest planowane takie rozwiązanie.
Nowi mieszkańcy zapominają o obecnych mieszkańcach ul. Architektów. Już teraz nie mamy gdzie parkować. Przesunięto przystanek, a przebieg planowanej drogi wygląda tak, jakby miał przede wszystkim skomunikować działki znajdujące się za drogą. Inwestycja ingeruje w istniejącą infrastrukturę, a jednocześnie nie	Przedmiotem konsultacji były połączenia drogowe po trasach wg wariantu nr 1 oraz wariantu nr 3. Wariant nr 1 zakłada powstanie nowych miejsc parkingowych.

zapewnia mieszkańcom dodatkowych miejsc parkingowych. Jak miasto zamierza rozwiązać problem braku miejsc parkingowych dla obecnych mieszkańców ul. Architektów?	
Jeśli chodzi o nowe bloki, nie rozumiem tak dużego nacisku na to połączenie drogowe. Jeżeli ma ono powstać, należałoby rozważyć zamknięcie wyjazdu na kolejne osiedla, ponieważ obecnie grozi nam stworzenie trasy przelotowej dla całej okolicy. Ul. Architektów już dziś jest zakorkowana. Warto rozważyć zamknięcie od strony ul. Niebyłej.	Sugestia zostanie wzięta pod uwagę w przypadku dalszych prac projektowych dla tego zadania.
Dlaczego wariant 2 został odrzucony z powodu terenów prywatnych, skoro wariant 3 również przebiega przez grunty prywatne?	Wariant 2 przebiega w większości po prywatnych terenach, nie opiera się na dokumentach planistycznych, po analizie władarzy miasta Krakowa został wyłączony z konsultacji.
Ile samochodów przejeżdża obecnie w rejonie szkoły? Czy były prowadzone jakiegokolwiek pomiary natężenia ruchu? Obecnie samochody przejeżdżają tam bardzo często – nawet co kilka sekund – i nie przestrzegają ograniczenia prędkości do 40 km/h. Czy przy planowaniu tego połączenia wykonano analizy natężenia ruchu i oszacowano, o ile zwiększy się ruch po połączeniu z ul. Morcinka? Ul. Architektów już teraz jest zakorkowana, a po dopuszczeniu ruchu z nowych osiedli może dojść do całkowitego paraliżu tej	Opracowanie koncepcyjne sporządzone m.in. dla celów przeprowadzenia konsultacji społecznych nie obejmowało swoim zakresem wykonywania badań i analiz ruchu. Celem było tutaj nakreślenie proponowanych przebiegów trasowych z określeniem uwarunkowań realizacyjnych. Zlecenie kosztownych badań i analiz ruchu wykraczało poza możliwości środków finansowych dzielnicy, z których finansowana jest koncepcja drogowa.

części dzielnicy. Czy ktoś analizował skutki takiego rozwiązania?	
Przedstawiony wariant zakłada połączenie nowej drogi z wyjazdem na ul. Kocmyrzowską. Tymczasem planowana przebudowa ul. Kocmyrzowskiej przewiduje drogę serwisową zakończoną ślepą zawrotką przy numerze 25. W praktyce może to oznaczać, że mieszkańcy tej części osiedla zostaną bez realnego wyjazdu. Czy ten problem został uwzględniony w projekcie?	Przedmiotem konsultacji było koncepcyjne wskazanie możliwości dla realizacji połączeń drogowych z otwarciem na wszelkie uwagi i sugestie ze strony zainteresowanych osób i podmiotów. Szczegółowe rozwiązania projektowe na tym etapie nie są wykonywane. Jest możliwe zaprojektowanie zmian w istniejącym układzie wlotowym do ul. Kocmyrzowskiej.
Bezpieczeństwo dzieci – obecnie dzieci wchodzą na teren boiska właśnie od strony planowanego wariantu 1. Jakiego działania miasto planuje podjąć, aby zapewnić im bezpieczeństwo? Druga kwestia czy rozważane są np. ekrany akustyczne lub inne rozwiązania ograniczające hałas?	Przedmiotem konsultacji było koncepcyjne wskazanie możliwości dla realizacji połączeń drogowych z otwarciem na wszelkie uwagi i sugestie ze strony zainteresowanych osób i podmiotów. Szczegółowe rozwiązania projektowe na tym etapie nie są wykonywane. Istnieje możliwość zaprojektowania i wykonania zarówno urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego jak też ekranów akustycznych.
Ul. Niebyła nie ma chodnika ani odpowiedniego wyjazdu, dlatego wariant 3 nie rozwiązuje problemów mieszkańców tej części osiedla. Podobnie ul. Kantorowicka nie posiada odpowiedniej infrastruktury pieszej. Z tego względu potrzebujemy wariantu 1. Jednocześnie, aby zwiększyć bezpieczeństwo, warto rozważyć progi zwalniające oraz wyraźne oddzielenie chodnika od jezdni.	Uwagi zostaną uwzględnione w przypadku przyszłych zamierzeń inwestycyjnych drogowych we wskazanym rejonie.
Dla mnie zamknięcie ul. Petöfiego było bardzo niekorzystne – obecnie stoimy	Uwaga zostanie uwzględniona podczas decyzji o wyborze konkretnego wariantu drogowego.

tam w korkach. Wariant 1 byłby dla mieszkańców dużym ułatwieniem, ponieważ obecnie brakuje nam dogodnego połączenia drogowego.	
UWAGI, WNIOSKI, PYTANIA ZGŁOSZONE PODCZAS DYŻURU Z PROJEKTANTEM	
Pytanie czy nie da się zrobić samej ścieżki pieszej , pieszo rowerowej łączącej ul. Niebylej z Architektów	Brak własności gruntu Gminy Miejskiej Kraków na całej ciągłości trasy, na której można by wykonać takie zadanie oraz stosownych zapisów w miejscowym planie zagospodarowania terenu.
Dlaczego wariant II nie będzie realizowany?	Wariant 2 przebiega w większości po prywatnych terenach, nie opiera się na dokumentach planistycznych, po analizie władarzy miasta Krakowa został wyłączony z konsultacji.
UWAGI, WNIOSKI, PYTANIA ZGŁOSZONE DO ZDMK	
Pismo Stowarzyszenia Kraków dla Mieszkańców z dnia 30.04.2026 r. (w załączeniu)	Przedłożona do dialogu społecznego koncepcja drogowa stanowi w obecnym stadium procesu inwestycyjnego wyłącznie zarys ewentualnych przyszłych działań w kierunku połączenia ślepego końca ul. Niebylej z ul. Architektów lub z ul. Kocmyrzowską. Przyjęta formuła wynika bezpośrednio z obowiązujących standardów prawnych oraz dbałości o najwyższą jakość dialogu obywatelskiego. Fundamentalnym jest tutaj orzecznictwo Naczelnego Sądu Administracyjnego (wyrok z dnia 5 listopada 2015 r., sygn. II OSK 518/14) wskazujące na anonimowość konsultacji społecznych. Zgodnie z wykładnią sądu istotą konsultacji jest uzyskanie obrazu poglądów wspólnoty jako zbiorowości, a nie identyfikacja opinii poszczególnych jednostek. Do poznania opinii mieszkańców o układzie drogowym imię, nazwisko czy dokładny adres nie są danymi niezbędnymi, a brak rubryk na dane osobowe nie jest przeoczeniem, lecz celowym działaniem mającym zapewnić zgodność procesu z Konstytucją RP oraz prawem unijnym, a także ochronę wolności wypowiedzi osób zainteresowanych w sprawie społecznej. Informacja o anonimowości konsultacji pozostaje spójna z konstrukcją formularza. Widniejące na wzorze dokumentu miejsce na podpis jest ściśle powiązane z częścią dobrowolną, dotyczącą podania adresu e-mail oraz wyrażenia zgody na przetwarzanie danych w celach informacyjnych o wynikach procesu i ewentualnych przyszłych działaniach.

	Zgodnie natomiast z przepisami RODO, utrwalenie zgody na komunikację elektroniczną wymaga jednoznacznego potwierdzenia, co w przypadku formularza papierowego realizowane jest właśnie przez podpis pod klauzulą informacyjną. Rozwiązanie to zostało szczegółowo uzgodnione z Inspektorem Ochrony Danych Osobowych (IODO) UMK, aby pogodzić wymogi ochrony danych osobowych z prawem mieszkańca do bycia informowanym. Sam głos merytoryczny w sprawie wariantów drogowych nie wymaga identyfikacji tożsamości, co chroni konstytucyjną wolność wyrażania poglądów. Weryfikacja „każdego głosu” zmieniłby ten proces w formalne głosowanie, co w obecnym stanie prawnym mogłoby doprowadzić do unieważnienia całej procedury przez organy nadzoru. Zbierane adresy e-mail nie służą do weryfikacji ważności głosu. Są zbierane wyłącznie od osób, które dobrowolnie zdecydowały się podać swój adres e-mail w celu otrzymywania informacji o przyszłych działaniach partycypacyjnych (zgoda na przetwarzanie danych w celach informacyjnych). Brak podpisu lub danych osobowych nie dyskwalifikuje ankiety jako źródła opinii o rozwiązaniach drogowych.
--	---

Inne istotne dla treści raportu materiały.

1. Pismo stowarzyszenia Kraków dla Mieszkańców z dnia 30.04.2026 r.
2. Stanowisko Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie wobec wariantu 1 koncepcji.
3. Opinia Rady i Zarządu Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie - Uchwała nr XXXV/141/2026 z dnia 25 czerwca 2026 r.

Załącznik 1. Pismo stowarzyszenia Kraków dla Mieszkańców



Kraków dla Mieszkańców

Kraków, dnia 30 kwietnia 2026 roku

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Szanowni Państwo,

w imieniu Stowarzyszenia Kraków dla Mieszkańców, zwracamy się z wnioskiem o pilną interwencję w sprawie procedowanego przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa nowego układu drogowego w rejonie ulic Architektów – Niebylej – Kocmyrzowskiej.

Do naszego Stowarzyszenia docierają liczne głosy mieszkańców osiedli Na Wzgórzach, Na Stoku oraz okolic ul. Niebylej i Kocmyrzowskiej, wyrażające głęboki niepokój wobec proponowanych rozwiązań, w szczególności tzw. wariantu nr 3. W opinii społeczności lokalnej rozwiązanie to niesie ze sobą poważne konsekwencje społeczne i przestrzenne, które nie zostały w wystarczający sposób uwzględnione w procesie konsultacyjnym.

Najczęściej podnoszone zastrzeżenia dotyczą:

- ryzyka wywłaszczeń terenów należących do istniejących wspólnot mieszkaniowych, w tym jednej z największych wspólnot w tym obszarze,
- planowanej likwidacji ogólnodostępnych miejsc parkingowych bez zapewnienia adekwatnej rekompensaty,
- ograniczenia terenów zielonych, które pełnią istotną funkcję dla jakości życia mieszkańców,
- wątpliwości co do rzeczywistego celu inwestycji i jej powiązań z obsługą planowanych przedsięwzięć deweloperskich, zamiast odpowiadania na potrzeby obecnych mieszkańców.

Dodatkowo, sposób przeprowadzenia konsultacji społecznych budzi poważne zastrzeżenia co do ich rzetelności i reprezentatywności. Wskazywane są m.in. brak skutecznej weryfikacji uczestników, niewystarczające uwzględnienie głosu lokalnych organów pomocniczych oraz brak pogłębionej diagnozy rzeczywistych potrzeb komunikacyjnych mieszkańców.

W związku z powyższym apelujemy o:

1. ponowną, transparentną analizę przedstawionych wariantów, z realnym udziałem mieszkańców i ich przedstawicieli,
2. wstrzymanie dalszych prac nad wariantem nr 3 do czasu wyjaśnienia wszystkich wątpliwości,
3. uwzględnienie rozwiązań alternatywnych – w szczególności wariantu nr 1, z niezbędnymi modyfikacjami zwiększającymi bezpieczeństwo i funkcjonalność przestrzeni, takimi jak:
 - budowa bezpiecznej zatoki autobusowej w rejonie szkoły,
 - zapewnienie bezpiecznego dojścia do placówek oświatowych i opiekuńczych,
 - rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej,
 - ochrona istniejącej zieleni oraz zachowanie miejsc parkingowych dla mieszkańców.

Jesteśmy przekonani, że inwestycje infrastrukturalne powinny w pierwszej kolejności odpowiadać na potrzeby lokalnej społeczności oraz być prowadzone w sposób transparentny i partycypacyjny.



Kraków dla Mieszkańców

Liczymy na Państwa zaangażowanie oraz podjęcie działań zmierzających do wypracowania rozwiązania akceptowalnego społecznie i zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju miasta. Prosimy o przesłanie odpowiedzi na adres pisma@krakowdlamieszkancow.com.

Z poważaniem

Adrianna Siudy – Wicelider

Łukasz Gibała - Lider

Załącznik 2. Stanowisko Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie wobec wariantu 1



Zarząd
Zieleni Miejskiej
w Krakowie

Kraków, 23.04.2026 r.

ZZS.53.78.26.JH

Rada i Zarząd Dzielnicy XVII
Wzgórza Krzesławickie
Os. Na Stoku 15
31-703 Kraków
rada@dzielnica17.krakow.pl

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków
piotr.gorka@zdmk.krakow.pl
Rzecznik ZDMK pr@zdmk.eu

Odpowiedź na pismo

Dotyczy	Wydania opinii do koncepcji inwestycji pn.: Koncepcja wielowariantowa i wielobranżowa dla wykonania połączenia komunikacyjnego, dla ulic Architektów, Niebyła, Kocmyrzowska, obręb 0010 NH-10, jednostka ewidencyjna 126103_9 Nowa Huta w Miejscowości Kraków, Gmina Miejska Kraków
Data pisma	11.03.2026 r.
Data wpływu	11.03.2026 r.

W odpowiedzi na przesłaną przez Radę Dzielnicy XVII w dn. 11.03.2026 koncepcję pn.: „Koncepcja wielowariantowa i wielobranżowa dla wykonania połączenia komunikacyjnego, dla ulic Architektów, Niebyła, Kocmyrzowska, obręb 0010 NH-10, jednostka ewidencyjna 126103_9 Nowa Huta w miejscowości Kraków, Gmina Miejska Kraków oraz związane z nią konsultacje społeczne z dn. 23.04.2026 w sprawie układu drogowego Architektów–Niebyła–Kocmyrzowska Zarząd Zieleni Miejskiej informuje, iż opiniuje negatywnie zaproponowane rozwiązanie Wariantu I połączenia komunikacyjnego.

Opracowana koncepcja oraz zaproponowane rozwiązanie drogowe w znacznym stopniu przebiega po obszarze działki 226 NH-10 znajdującej się w większej części w zarządzie tut. jednostki. Obszar dla większości obszaru działki zgodnie z MPZP jest oznaczony symbolem ZPfn.2 - Tereny zieleni fortecznej niepublicznej i stanowi zieleniec w stałym utrzymaniu tut. jednostki. Teren służy zarówno rekreacji

Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie
tel. +48 12 201 02 40, sekretariat@zdm.krakow.pl
30-059 Kraków, ul. Reymonta 20
www.zdm.krakow.pl

Administratorem Państwa danych osobowych jest Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie. Szczegółowe informacje na temat przetwarzania Państwa danych osobowych przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie znajdują Państwo pod adresem: https://www.bip.krakow.pl/?bip_id=567&mmi=15222

mieszkańców, wyprowadzaniu psów jak i stanowi obszar cenny ze względu na zabezpieczenie pod zachowanie zieleni, szczególnie biorąc pod uwagę bliskie sąsiedztwo oraz otoczenie przez bloki mieszkalne i zabudowania. Na terenie tym sukcesywnie dosadzone są drzewa spełniając tym samym funkcję historyczną, rekreacyjno-wypoczynkową, jak również w tym konkretnym miejscu funkcję izolacyjną dla obiektów sportowych i szkoły, a sam teren związany jest z istniejącymi obiektami dawnej Twierdzy Kraków – Fort 49 Krzesławice w przebiegu dawnej maski bocznej.

Teren w znacznym stopniu obsadzony jest nowymi nasadzeniami drzew oraz już istniejącą dojrzałą roślinnością z zakresu zieleni wysokiej.

Na terenie działki obecnie wykonane jest 47 młodych nasadzeń drzew, wykonanych kilka lat temu. Większa część z nich została przesadzona na wskazaną działkę w ramach zachowania i ratowania drzew objętych decyzją ZRID w ramach trwającej inwestycji obejmującej Wzgórza Krzesławickie tj. budowy drogi ekspresowej S7 w 2021 roku. Lokalizacja ze względu na obowiązujący MPZP miała stanowić bezpieczne miejsce, w którym drzewa nie będą narażone na ponowne usunięcie lub kolizję. Tut. jednostka poniosła koszty finansowe obejmujące zarówno nasadzenia, przesadzenia jak i bieżącą kilkuletnią pielęgnację wskazanych drzew.

Ponadto obecnie działka posiada zaplanowane kolejne nasadzenia, które oczekują na realizację w ramach prowadzonych postępowań administracyjnych i usuwanych drzew – 6 szt., a także nasadzeń inwestorskich ZIM – 5 szt.

Proponowana inwestycja stanowi zatem bezpośrednią kolizję z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego, a także planami i działaniami statutowymi tut. jednostki.

Wskazujemy, iż obszar oznaczony w MPZP symbolem KDD - Tereny dróg publicznych klasy dojazdowej przebiega po terenie działki sąsiedniej tj. 223 NH-10 oraz po niewielkim fragmencie w południowej części działki 226 NH-10 i w tym zakresie powinna przebiegać planowana droga.

Natomiast dz. nr 226 obr. NH-10 w zakresie oznaczonym symbolem ZPfn.2 położona jest na terenie zieleni fortecznej niepublicznej o podstawowym przeznaczeniu pod zieleń związaną z istniejącymi obiektami dawnej twierdzy Kraków – Fort 49 Krzesławice, określonym w uchwale Nr LXX/1008/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 27 marca 2013 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Kantorowicka - Niebyła, ogłoszonej w Dzienniku Urzędowym Województwa Małopolskiego z dnia 8 kwietnia 2013 r., poz. 2745. Również pozostałe dopuszczalne formy użytkowania tego terenu określone w par. 23 ust. 3 tego planu nie przewidują możliwości budowy drogi przez ten teren o parametrach określonych we wniosku.

Kierunki rozwoju KRIZTZ wskazują na tym terenie typ zieleni pn. park na terenie fortecznym położony w strefie B terenów zieleni publicznej i określają kierunek inwestycyjny do zagospodarowania i integracji z pozostałą częścią zieleni fortecznej.

Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie

tel. +48 12 201 02 40, sekretariat@zmm.krakow.pl
30-059 Kraków, ul. Reymonta 20

www.zmm.krakow.pl

Administratorem Państwa danych osobowych jest Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie. Szczegółowe informacje na temat przetwarzania Państwa danych osobowych przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie znajdują Państwo pod adresem: https://www.bip.krakow.pl/?bip_id=567&mmi=15222

Dopuszczalnym rozwiązaniem jest również przedstawiony Wariant III, który to w całości założenia przebiega zgodnie z przyjętym uchwałą LXX/1008/13 z dn. 27.03.2023 miejscowym planem zagospodarowania KANTOROWICKA-NIEBYŁA oznaczonego w tym zakresie symbolami KDD tj. Tereny dróg publicznych klasy dojazdowej eliminując kolizje z terenami przewidzianymi pod ZPfn.

Z kim się kontaktować

W razie pytań prosimy kontaktować się:

- telefonicznie – nr tel. 12 20 18 871
- e-mailowo – jhajdas@zzm.krakow.pl

Z wyrazami szacunku

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez:

Łukasz Pawlik

Dyrektor

Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:
357026.1262044.1257850

Otrzymuje:

1 x Adresat

1 x aa

Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie

tel. +48 12 201 02 40, sekretariat@zzm.krakow.pl

30-059 Kraków, ul. Reymonta 20

www.zzm.krakow.pl

Administratorem Państwa danych osobowych jest Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie. Szczegółowe informacje na temat przetwarzania Państwa danych osobowych przez Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie znajdują Państwo pod adresem: https://www.bip.krakow.pl/?bip_id=567&mml=15222

Załącznik 3. Opinia Rady i Zarządu Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie - Uchwała nr XXXV/141/2026 z dnia 25 czerwca 2026 r.

Dz-17.0021.35.2026

**UCHWAŁA NR XXXV/141/2026
RADY DZIELNICY XVII WZGÓRZA KRZESŁAWICKIE**

z dnia 25 czerwca 2026 r.

w sprawie opinii do koncepcji inwestycji pn. „Koncepcja wielowariantowa i wielobranżowa dla wykonania połączenia komunikacyjnego, dla ulic Architektów, Niebyła, Kocmyrzowska, obręb 0010 NH-10, jednostka ewidencyjna 126103_9 Nowa Huta w Miejscowości Kraków, Gmina Miejska Kraków”

Na podstawie § 3 pkt. 4 lit c uchwały Nr XCIX/1511/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie: organizacji i zakresu działania Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 6710) Rada Dzielnicy XVII uchwala, co następuje:

§ 1. Zaopiniować pozytywnie Wariant 1 koncepcji wielowariantowej i wielobranżowej dla wykonania połączenia komunikacyjnego, dla ulic Architektów, Niebyła, Kocmyrzowska, obręb 0010 NH-10, jednostka ewidencyjna 126103_9 Nowa Huta w Miejscowości Kraków, Gmina Miejska Kraków

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady i Zarządu
Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie

Andrzej Dziedzic

Uzasadnienie:

Na podstawie przeprowadzonych konsultacji z mieszkańcami Dzielnicy XVII dotyczących koncepcji wielowariantowego rozwiązania układu drogowego w ciągu ul. Architektów – Niebyła – Kocmyrzowska, Komisja Infrastruktury Rady Dzielnicy XVII pozytywnie zaopiniowała Wariant 1 ww. koncepcji.

X. Załączniki - Materiały konsultacyjne wraz linkami

1. [Koncepcja – opis techniczny](#),
2. [Koncepcja – plansza pogładowa \(warianty razem\)](#),
3. [Koncepcja – plansza szczegółowa \(warianty razem\)](#),
4. [Koncepcja – plansza szczegółowa \(wariant 1\)](#),
5. [Koncepcja – plansza szczegółowa \(wariant 3\)](#).