




Raport końcowy z konsultacji społecznych

Dotyczących opracowania
wielowariantowej koncepcji budowy linii
tramwajowej pomiędzy skrzyżowaniami
ulic Wielickiej, Teligi, Kostaneckiego
a osiedlem Rżaka wraz z pętlą
tramwajową oraz parkingiem Park&Ride



Spis treści

1. Przedmiot opracowania.....	3
2. Podstawa prawna.....	3
3. Podstawa opracowania.....	3
3.1. Dokumentacja formalno-prawna.....	3
3.2. Materiały geodezyjne.....	3
3.3. Wizja lokalna.....	4
3.4. Dokumenty planistyczne.....	4
4. Konsultacje społeczne.....	4
4.1. Ogłoszenie o konsultacjach społecznych.....	4
4.2. Spotkanie z mieszkańcami	6
4.3. Telefoniczny dyżur ekspercki.....	8
4.4. Formularz konsultacyjny	8
5. Podsumowanie	15

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych w ramach opracowania pn.:

„Opracowanie wielowariantowej koncepcji budowy linii tramwajowej pomiędzy skrzyżowaniami ulic Wielickiej, Teligi, Kostaneckiego a osiedlem Rząka wraz z pętlą tramwajową oraz parkingiem Park&Ride”.

Przedmiotowe konsultacje dotyczyły studium koncepcyjnego sześciu wariantów przebiegu trasy tramwajowej i towarzyszących im rozwiązań parkingu Park&Ride oraz skrzyżowań.

Celem zadania inwestycyjnego jest:

- uzyskanie merytorycznej podstawy do ustalenia przebiegu linii tramwajowej w ciągu ul. Wielickiej do osiedla Rząka;
- budowa pętli tramwajowej oraz parkingu Park&Ride;
- określenie szczegółowego zakresu realizacji oraz uwarunkowań środowiskowych budowy linii tramwajowej wraz z pętlą;
- określenie możliwości technicznych w zakresie przekroczenia linią tramwajową autostrady A4 w kierunku południowym.

2. Podstawa prawna

Uchwała nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków oraz z Krakowską Radą Działalności Pożytku Publicznego lub organizacjami pozarządowymi i podmiotami, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie projektów aktów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji.

3. Podstawa opracowania

3.1. Dokumentacja formalno-prawna

- Umowa nr W/II/44/GK/2/2021. zawarta w Krakowie pomiędzy Zamawiającym, tj. Gminą Miejską Kraków z siedzibą w Krakowie (31-004) przy pl. Wszystkich Świętych 3-4, a Wykonawcą – Sweco Polska Sp. z o.o. ul. Franklina Roosevelta 22, 60-829 Poznań.
- Załączniki do Umowy,
- Obowiązujące w Gminie Miejskiej Kraków wytyczne, zarządzenia, rekomendacje, standardy itd.,
- Uzyskane wytyczne od jednostek miejskich.

3.2. Materiały geodezyjne

Mapa zasadnicza w skali 1:500 pozyskano z ośrodków dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej.

3.3. Wizja lokalna

Wizje lokalne w terenie inwestycji zostały przeprowadzone przez pracowników jednostki projektowej tj. Sweco Polska Sp. z o. o. m.in. w dniach:

- 17.05.2021 r.
- 16.07.2021 r.
- 13.10.2021 r.
- 16.03.2022 r.

3.4. Dokumenty planistyczne

- Uchwała nr CIX/2894/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 września 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa” – etap A.
- Uchwała nr LVII/733/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Park Aleksandry”.
- Uchwała nr XLVI/763/2010 Rady Miejskiej w Wieliczce z dnia 10 listopada 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Wieliczka - obszar "A" (z późniejszymi zmianami).

4. Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne odbyły się w terminie **od 23.09.2022 r. do 28.10.2022 r.**

4.1. Ogłoszenie o konsultacjach społecznych

Ogłoszenie na temat konsultacji społecznych zostało umieszczone:

- w serwisie internetowym „Obywatelski Kraków” (www.obywatelski.krakow.pl),

W dziale „aktualności”

19 września 2022 r. opublikowano informację o uruchomieniu 23 września 2022 r. przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa konsultacji społecznych dotyczących budowy linii tramwajowej do osiedla Rżąka. W tekście przedstawiono krótko cel inwestycji i prowadzonych konsultacji oraz ich formy obejmujące: formularz konsultacyjny, telefoniczne dyżury eksperta i spotkanie z mieszkańcami. Poinformowano też, że więcej informacji na temat przedmiotowych konsultacji zostanie opublikowane w serwisie www.obywatelski.krakow.pl niebawem.

23 września 2022 r. opublikowano informację o uruchomieniu tego dnia przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa we współpracy z firmą Sweco Polska Sp. z o.o. oraz Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa trwających do 14 października 2022 r. konsultacji społecznych dotyczących opracowania pn. „Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej pomiędzy skrzyżowaniem ulic Wielickiej, Teligi, Kostaneckiego a osiedlem Rżąka wraz z pętlą tramwajową oraz parkingiem Park&Ride”.

W tekście krótko opisano cel konsultacji i podano link do obszerniejszej informacji na ich temat zamieszczonej w dziale „aktualne konsultacje społeczne”.

5 października 2022 r. opublikowano informację, w której przypomniano, że do 14 października trwają konsultacje społeczne w sprawie budowy linii tramwajowej od ulicy Wielickiej do osiedla Rżąka, i że 6 października o godz. 18.00 w Szkole Podstawowej nr 157 przy ul. Rydygiera 20 odbędzie się spotkanie z zainteresowanymi mieszkańcami.

Krótko scharakteryzowano też cel planowanej inwestycji oraz konsultacji prowadzonych przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa we współpracy z firmą Sweco Polska Sp. z o.o. oraz Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia UMK.

21 października 2022 r. opublikowano informację o przedłużeniu do 28 października 2022 r. konsultacji społecznych dotyczących budowy linii tramwajowej na os. Rżąka. W tekście przedstawiono też krótko cel konsultacji i budowy linii tramwajowej do osiedla Rżąka.

W dziale „aktualne konsultacje społeczne”

23 września 2022 r. opublikowano informację o uruchomieniu tego dnia przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa we współpracy z firmą Sweco Polska Sp. z o.o. oraz Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa trwających do 14 października 2022 r. konsultacji społecznych dotyczących opracowania pn. „Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej pomiędzy skrzyżowaniem ulic Wielickiej, Teligi, Kostaneckiego a osiedlem Rżąka wraz z pętlą tramwajową oraz parkingiem Park&Ride” (21 października 2022 r. informację tę zaktualizowano informując o wydłużeniu przedmiotowych konsultacji do 28 października 2022 r.)

W tekście przedstawiono krótko cel inwestycji i prowadzonych konsultacji, podano kontakt do wydziału merytorycznego oraz poinformowano o podstawie prawnej konsultacji, harmonogramie i formach działań konsultacyjnych oraz jakimi sposobami i w jakich terminach zainteresowani mogli wziąć w nich udział.

Podano także informację, że materiały poddane konsultacjom wraz z formularzem konsultacyjnym dostępne będą w serwisie internetowym Obywatelski Kraków i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa.

Jako pliki do pliki do pobrania zamieszczono:

1. Formularz konsultacyjny
2. Warianty - orientacja
3. Warianty - plany sytuacyjne i wizualizacje:
 - Wariant W1
 - Wariant W2
 - Wariant W3
 - Wariant W4
 - Wariant W5
 - Wariant W7

Poinformowano też, że z uwagi na wielkość plików zawierających rozwiązania sytuacyjne i wizualizacje zostały one spakowane do archiwum .zip i poinstruowano jak uzyskać do nich dostęp.

- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa (www.bip.krakow.pl).

23 września 2022 r. opublikowano informację o uruchomieniu tego dnia przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa we współpracy z firmą Sweco Polska Sp. z o.o. oraz Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa trwających do 14 października 2022 r. konsultacji społecznych dotyczących opracowania pn. „Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej pomiędzy skrzyżowaniem ulic Wielickiej, Teligi, Kostaneckiego a osiedlem Rżąka wraz z pętlą tramwajową oraz parkingiem Park&Ride” (21 października 2022 r. informację tę zaktualizowano informując o wydłużeniu przedmiotowych konsultacji do 28 października 2022 r.)

W tekście przedstawiono krótko cel inwestycji i prowadzonych konsultacji, podano kontakt do wydziału merytorycznego oraz poinformowano o podstawie prawnej konsultacji, harmonogramie i formach działań konsultacyjnych oraz jakimi sposobami i w jakich terminach zainteresowani mogli wziąć w nich udział.

Podano także informację, że materiały poddane konsultacjom wraz z formularzem konsultacyjnym dostępne będą w serwisie internetowym Obywatelski Kraków i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa.

Jako pliki do pliki do pobrania zamieszczono:

1. Formularz konsultacyjny
2. Warianty - orientacja
3. Warianty - plany sytuacyjne i wizualizacje:
 - Wariant W1
 - Wariant W2
 - Wariant W3
 - Wariant W4
 - Wariant W5
 - Wariant W7

Poinformowano też, że z uwagi na wielkość plików zawierających rozwiązania sytuacyjne i wizualizacje zostały one spakowane do archiwum .zip i poinstruowano jak uzyskać do nich dostęp.

- na profilach Miejskiego Centrum Dialogu w Krakowie na Facebooku i Instagramie

Informacje o konsultacjach zamieszczano również na portalach społecznościowych Facebook i Instagram, na profilach Miejskiego Centrum Dialogu.

23 września 2022 r. opublikowano post, w którym poinformowano o uruchomieniu tego dnia przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa trwających do 14 października 2022 r. konsultacji społecznych dotyczących opracowania pn. „Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej pomiędzy skrzyżowaniem ulic Wielickiej, Teligi, Kostaneckiego a osiedlem Rżąka wraz z pętlą tramwajową oraz parkingiem Park&Ride”.

W tekście krótko opisano cel konsultacji i poinformowano o harmonogramie oraz formach działań konsultacyjnych, a także o sposobach, jakimi zainteresowani mogli wziąć w nich udział.

5 października 2022 r. zamieszczono post, w którym zaproszono do udziału w mającym się odbyć następnego dnia w Szkole Podstawowej nr 157 przy ul. Rydygiera 20 spotkaniu konsultacyjnym dla mieszkańców.

6 października 2022 r. opublikowano zdjęcie ze spotkania konsultacyjnego z informacją o jego rozpoczęciu i miejscu, gdzie się odbywa.

28 października 2022 r. opublikowano post, w którym zachęcono do wzięcia udziału w kończących się tego dnia konsultacjach społecznych dotyczących budowy linii tramwajowej na os. Rżąka.

4.2. Spotkanie z mieszkańcami

W dniu 6 października 2022 roku w SP nr 157, przy ul. L. Rydygiera 20 w Krakowie odbyło się otwarte spotkanie z mieszkańcami w ramach trwających od 23 września do 14 października 2022 konsultacji społecznych. Spotkanie rozpoczęło się o godzinie 18:00 i zakończyło o 20:15.

W konsultacjach społecznych udział wzięli:

- Włodzimierz Zaleski, Kierownik Referatu Analiz Transportowych, Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK
- Wiktor Wlazły, Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK
- Marcin Koszera, firma Sweco Polska
- mieszkańcy i mieszkanki Krakowa, w tym Radni Dzielnicy XII

Po krótkim wprowadzeniu przez moderatorkę spotkania oraz przedstawiciela Wydziału, przedstawiciel Sweco omówił przygotowaną prezentację zawierającą rozwiązania koncepcyjne planowanej linii tramwajowej. Następnie miała miejsce dyskusja z uczestnikami spotkania. Uczestnicy i uczestniczki formułowali pytania kierowane do ekspertów i opiniowali przedstawione koncepcje.

Mieszkańcy i mieszkanki stosunkowo najczęściej wyrażali poparcie dla wariantu nr 3, jako tego, który umożliwi obsługę komunikacyjną szpitala. Jednocześnie jednak zgłoszono szereg postulatów, które należałoby wziąć pod uwagę przy projektowaniu trasy.

Pojawiały się także głosy, że tramwaj w ogóle nie jest potrzebny - jednak znaczna część mieszkańców nie zgodziła się z tym postulatem. Wśród głosów podkreślających konieczność budowy linii tramwajowej byli młodzi mieszkańcy (podkreślali potrzebę dojazdu do szkoły) oraz rodzice małych dzieci (dojazd do żłobka i przedszkola).

W spotkaniu wzięło udział około 100 mieszkańców Miasta Krakowa. W poniższej tabeli zamieszczono główne postulaty i uwagi uczestników spotkania:

Lp.	Postulaty i uwagi
1	Priorytetowe potraktowanie realizacji inwestycji i możliwie bliski horyzont czasowy.
2	Problematyczny wyjazd z ulicy Podłęskiej w wariantcie nr 4 – zaznaczono, że wyjazd od strony ul. Aleksandry jest w tej chwili niemożliwy – prowadzone jest postępowanie sądowe w tej sprawie.
3	Nierozwiązany problem obsługi komunikacyjnej szpitala przez większość prezentowanych wariantów.
4	Konieczność zamontowania ekranów akustycznych wzdłuż całej ulicy Wielickiej niezależnie od wariantu.
5	Rozważenie możliwości przesunięcia pętli tramwajowej, która obecnie jest planowana na terenie zielonym bliżej ul. Kosocickiej.
6	Wzięcie pod uwagę nieakceptowalnego przez mieszkańców przybliżenia trasy do bloków przy ul. Kurczaba (zwłaszcza blok nr 2,4,8,20) w wariantcie nr 4. Wariant nr 4 jest zdaniem mieszkańców tego obszaru niedopuszczalny.
7	Rezygnacja z budowy zarówno pętli, jak i parkingu Park&Ride na terenie osiedla Rząka kosztem terenów zielonych. Jest to zdaniem mieszkańców tego osiedla niesprawiedliwe rozwiązanie.
8	Ponowne przeanalizowanie dróg pieszych związanych z przesiadkami na skrzyżowaniu ulic: Wielicka, Teligi, Kostaneckiego.
9	Rozważenie budowy tramwaju na linii ulic Wielicka- Kostaneckiego w tunelu, Park & Ride i pętli w formie podziemnej.
10	Wzięcie pod uwagę węzła gazowego zlokalizowanego w pobliżu planowanej inwestycji – w szczególności w wariantcie W4.

11	Rozważenie dodatkowej komunikacji autobusowej by usprawnić obsługę pasażerów – w szczególności w obliczu ostatnich zmian w układzie linii transportu zbiorowego.
12	Rozważenie możliwości odzyskania terenu w okolicach ulic M. Orwid i Wielickiej aby tam umieścić parking Park & Ride.
13	Przeliczenie prognoz potoków pasażerskich – oprócz mieszkańców trzeba wziąć pod uwagę także: pacjentów szpitala, obsługę oraz studentów.
14	Przemyślenie zaprojektowanego wyjazdu z ulicy Kurczaba dla wariantów W1,W2,W4.
15	Rozważenie zmiany rozmiaru pętli tramwajowej - wówczas straty zieleni będą mniejsze.

Całe spotkanie zarejestrowano za pomocą kamery.

4.3. Telefoniczny dyżur ekspercki

Telefoniczne dyżury ekspertów odbyły się w terminach:

- termin I: 27 września 2022 r. od 10.00 do 11.00,
- termin II: 11 października 2022 r. od 15.30 do 17.00,

pod numerami telefonów:

- SWECO Polska Sp. z o.o.: +48 607 962 431,
- Urząd Miasta Kraków: +48 12 616 99 71.

W trakcie trwania dyżurów wyjaśniano mieszkańcom cel opracowania, a także zachęcano do składania formularzy konsultacyjnych. W trakcie dyżuru telefonicznego mieszkańcy zwracali uwagę na problematyczny wyjazd z ul. Podłęskiej.

4.4. Formularz konsultacyjny

Poza drogą telefoniczną oraz spotkaniem zasadniczą formą zgłaszania uwag za pomocną formularza konsultacyjnego, który należało dostarczyć lub przestać pod jeden z wskazanych poniżej adresów:

- pocztą tradycyjną na adres: Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa, ul. Wielopole 17a, 31-072 Kraków,
- przez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej (ePUAP) z dopiskiem „Konsultacje dotyczące budowy linii tramwajowej do osiedla Rżąka”,
- na adres poczty elektronicznej: gk.umk@um.krakow.pl (w formie skanu/zdjęcia)

w nieprzekraczalnym terminie do 28 października 2022 roku.

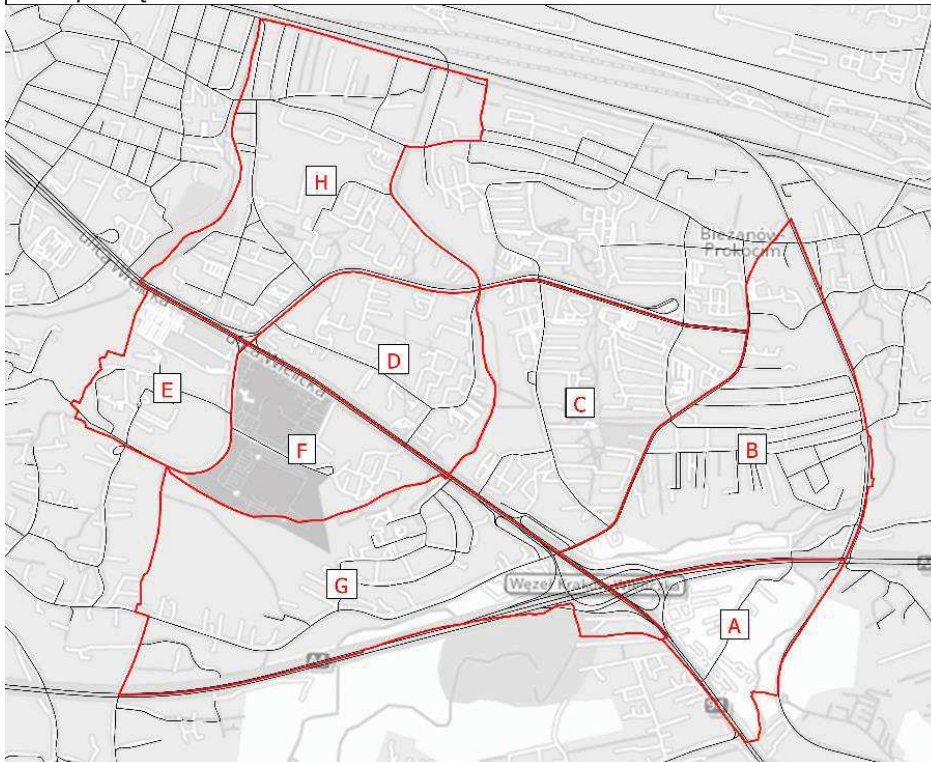
W terminie do 28 października 2022 roku łącznie przesłano 129 formularzy.

Poniżej zestawiono tabelarycznie ilościowe wyniki odpowiedzi na poszczególne pytania przedstawione w formularzu oraz opracowanie w formie wykresów:

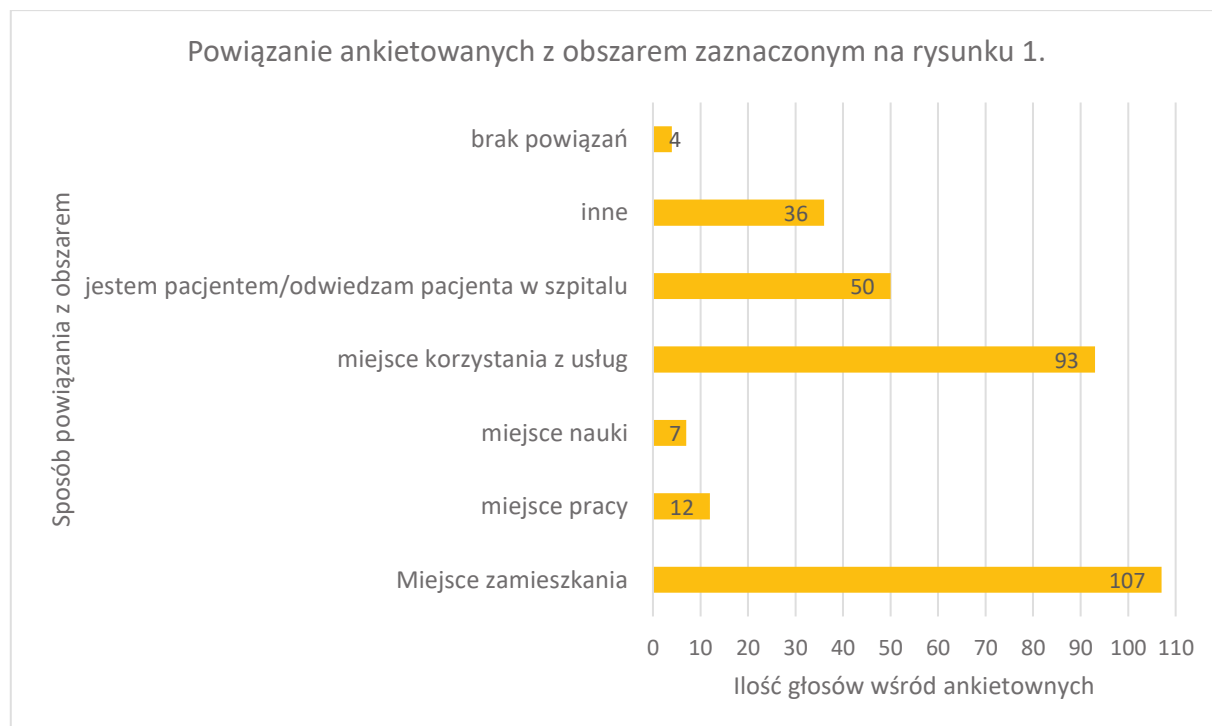
Pyt.1. W jaki sposób Pani/Pana życie codziennie jest powiązane z któryś ze wskazanych na rysunkach obszarów?

Miejsce zamieszkania	106
miejsce pracy	12
miejsce nauki	7
miejsce korzystania z usług	92

jestem pacjentem/odwiedzam pacjenta w szpitalu	49
inne	35
brak powiązań	4



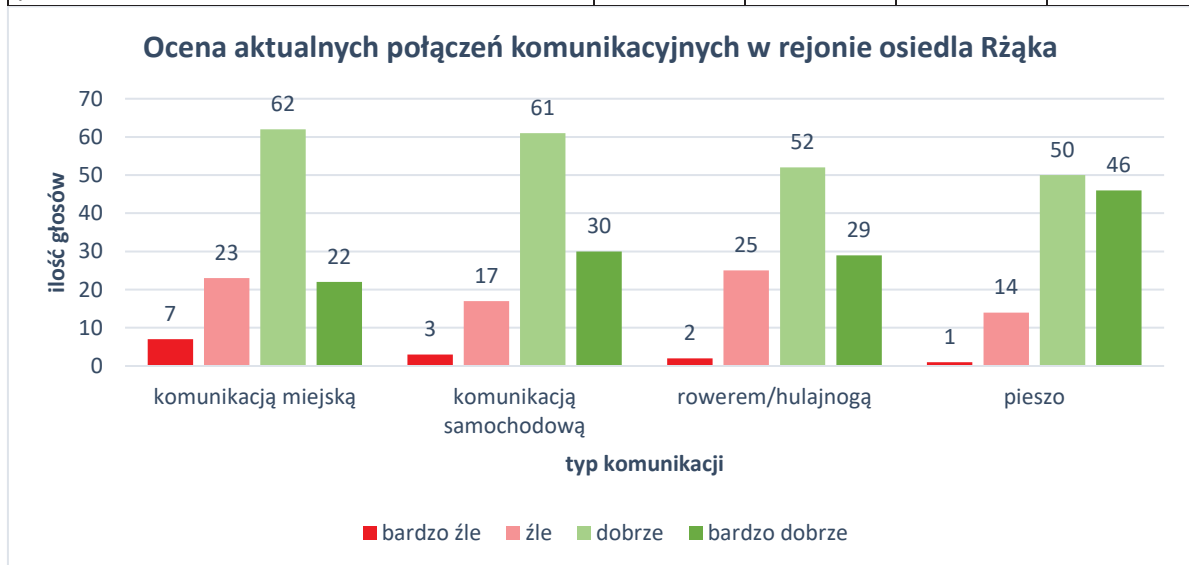
Rysunek 1: Obszary bliskie planowanej inwestycji.



Wykres 1: Powiązanie ankietowanych z obszarem zaznaczonym na rysunku 1.

Pyt. 2. Jak ocenia Pani/Pan aktualne połączenia komunikacyjne w rejonie os. Rząka:

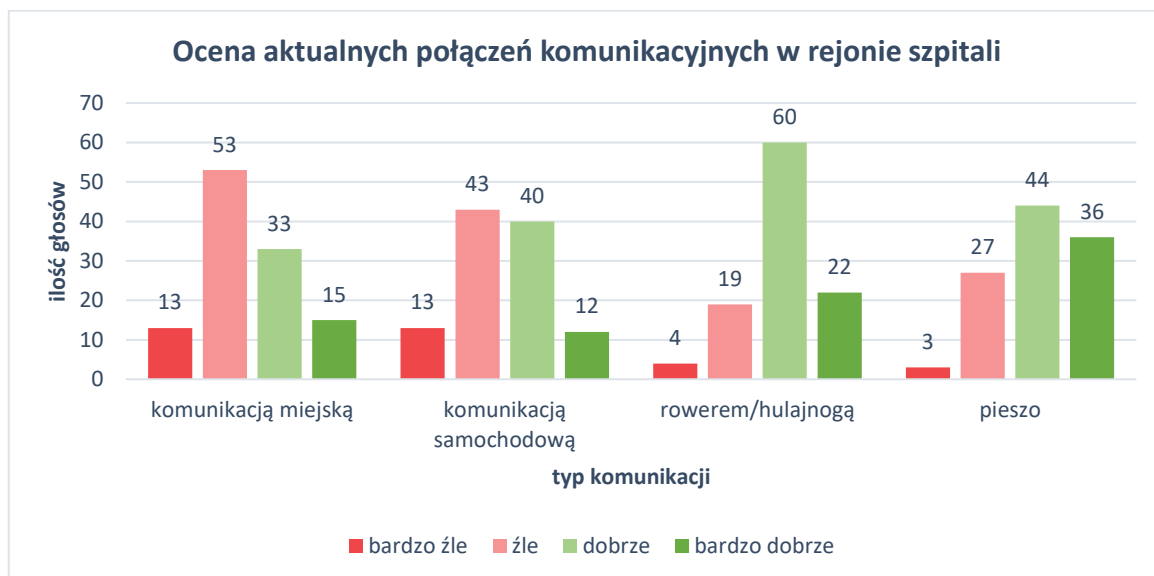
	bardzo źle	źle	dobrze	bardzo dobrze
komunikacją miejską	7	23	62	21
komunikacją samochodową	3	17	60	30
rowerem/hulajnogą	2	25	51	29
pieszo	1	13	50	46



Wykres 2: Ocena aktualnych połączeń komunikacyjnych w rejonie osiedla Rząka.

Pyt. 3. Jak ocenia Pani/Pan aktualne połączenia komunikacyjne w rejonie szpitali

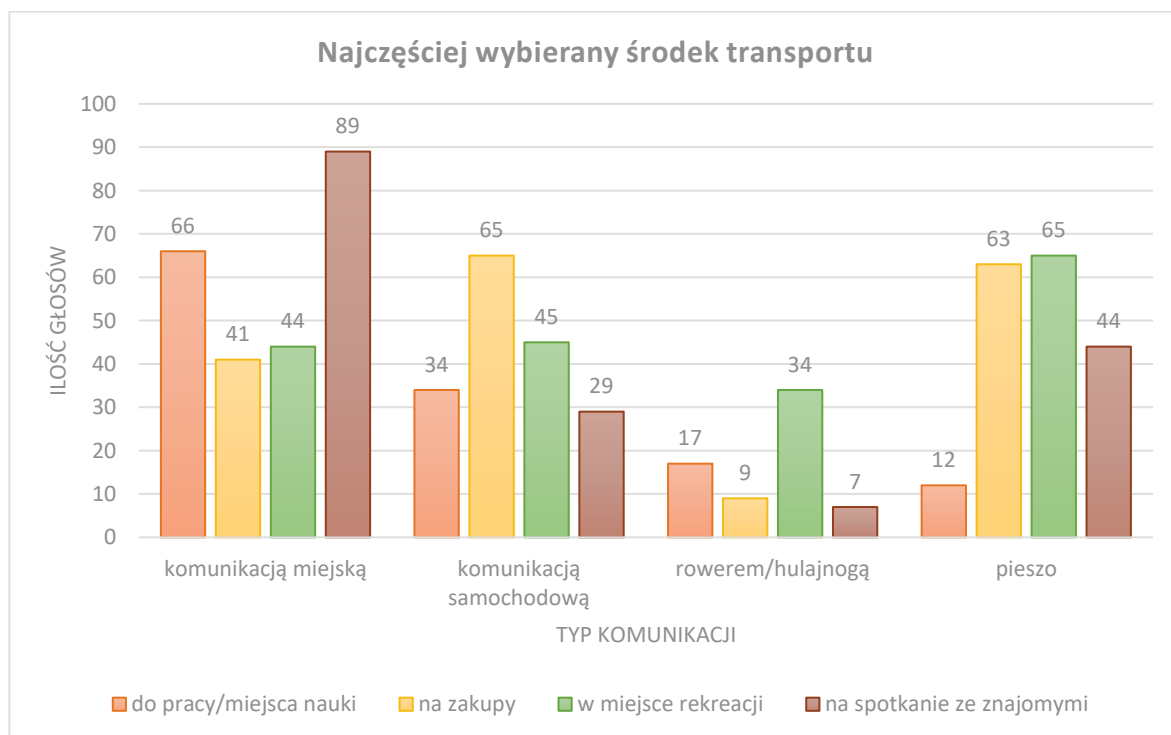
	bardzo źle	źle	dobrze	bardzo dobrze
komunikacją miejską	13	53	33	14
komunikacją samochodową	13	43	39	12
rowerem/hulajnogą	4	19	60	21
pieszo	3	27	44	35



Wykres 3: Ocena aktualnych połączeń komunikacyjnych w rejonie szpitali.

Pyt.4. Którym środkiem transportu porusza się Pani/Pan najczęściej ?

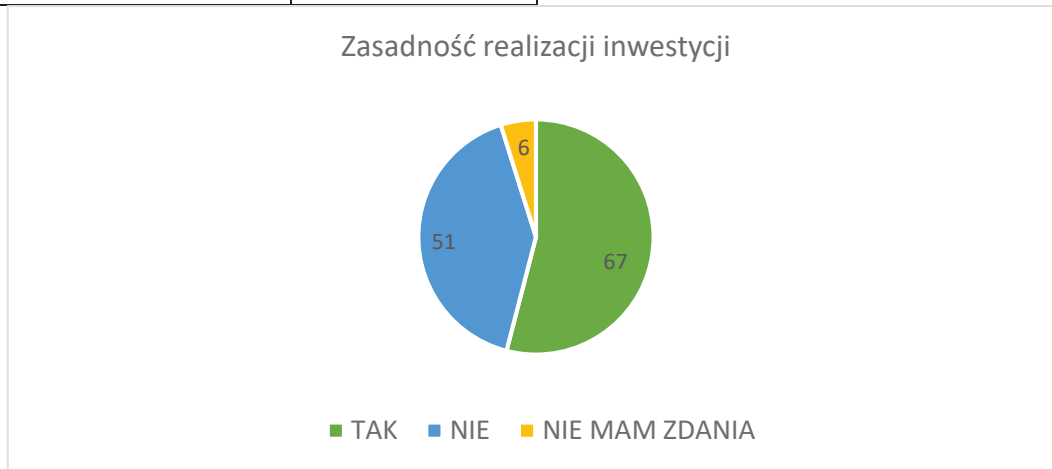
	do pracy/miejsca nauki	na zakupy	w miejsce rekreacji	na spotkanie ze znajomymi
komunikacją miejską	65	41	44	88
komunikacją samochodową	34	65	44	29
rowerem/hulajnogą	16	8	34	7
pieszo	12	62	64	44



Wykres 4: Najczęściej wybierany środek transportu.

5. Czy uważa Pani/Pan za zasadne realizację inwestycji budowy linii tramwajowej do osiedla Rząka?

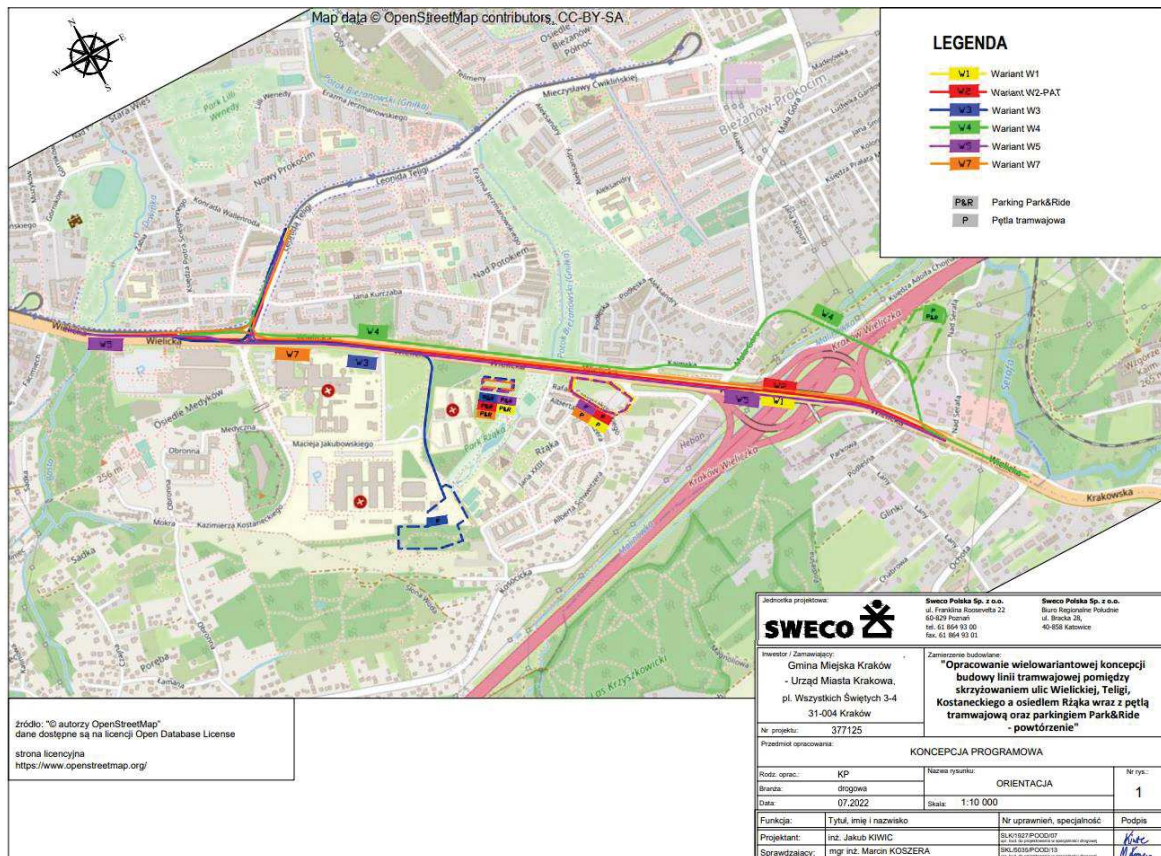
TAK	67
NIE	51
NIE MAM ZDANIA	5



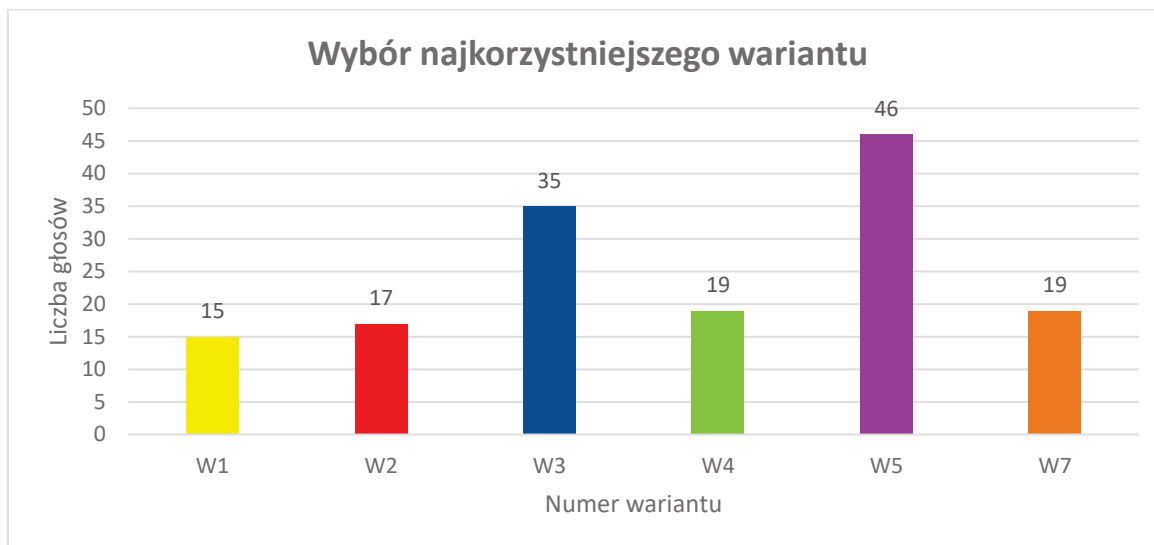
Wykres 5. Ocena zasadności realizacji inwestycji.

Pyt.6. Który z zaproponowanych korytarzy drogowo-tramwajowych jest wg Pani/Pana najkorzystniejszy?

W1	15
W2	16
W3	35
W4	19
W5	46
W7	19



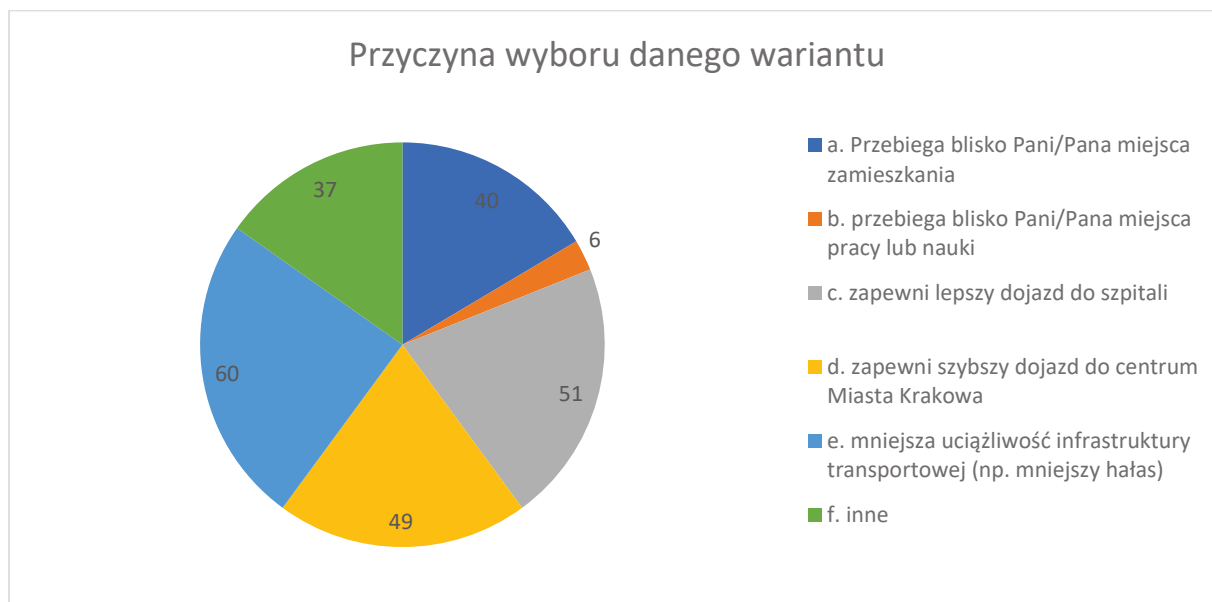
Rys. 2 Orientacja koncepcji projektowej inwestycji (Rys.1 wg opracowania).



Wykres 6. Wybór najkorzystniejszego wariantu.

Pyt.7. Proszę podać przyczynę wyboru danego korytarza drogowo-tramwajowego.

a. Przebiega blisko Pani/Pana miejsca zamieszkania	39
b. przebiega blisko Pani/Pana miejsca pracy lub nauki	6
c. zapewni lepszy dojazd do szpitali	51
d. zapewni szybszy dojazd do centrum Miasta Krakowa	48
e. mniejsza uciążliwość infrastruktury transportowej (np. mniejszy hałas)	59
f. inne	37

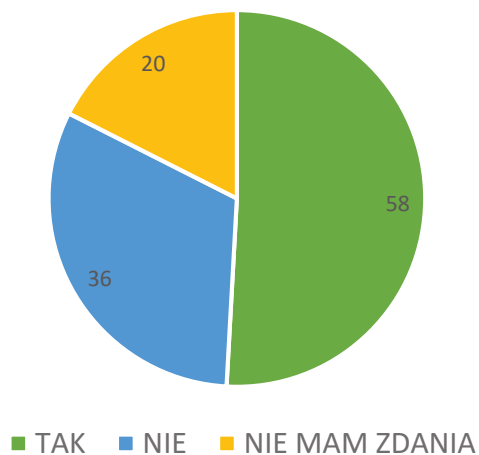


Wykres 7. Przyczyna wyboru danego wariantu.

Pyt.8. Czy w Pani/Pana ocenie lokalizacja przystanku w rejonie Marii Orwid jest zasadna?

TAK	58
NIE	35
NIE WIEM	20

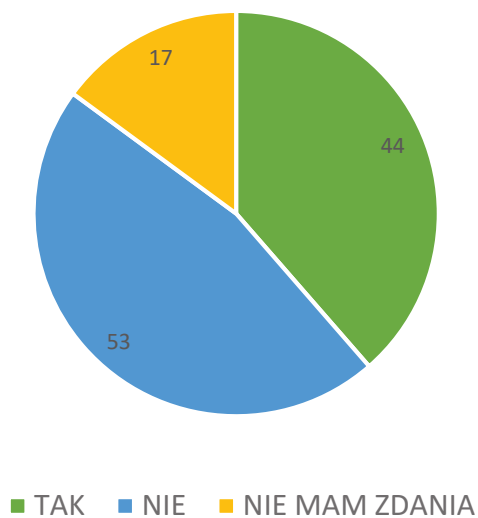
Zasadność realizacji przystanku
w rejonie Marii Orwid



Wykres 8. Ocena zasadności realizacji przystanku w rejonie Marii Orwid.

Pyt.10. Czy budowa linii tramwajowej do osiedla Rżaka wpłynie na wybieranie przez Panią/Pana transportu zbiorowego w odbywanych podróżach?

TAK	43
NIE	53
NIE WIEM	17



Wykres 9. Ocena wpływu budowy linii tramwajowej na wybór środka transportu.

Pyt.9. Pani/Pana uwagi do poszczególnych wariantów:
Załącznik 1

POSTULATY DO PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA :
Załącznik 2

5. Podsumowanie

- Zdecydowanie najwięcej wątpliwości wśród mieszkańców budzą warianty, które ingerują w tereny zielone, w tym cenne przyrodniczo tereny Słonej Wody oraz zakładają likwidację psiego wybiegu, który jest miejscem spotkań i rekreacji mieszkańców. Martwi ich również hałas spowodowany realizacją linii tramwajowej, która biegłaby dość blisko zabudowań.
- Wariant 5 według ankietowanych jest najbardziej korzystnym z sześciu zaproponowanych. Jest uważany za perspektywiczną opcję na minimum 10 lat, głównie przez realizację linii tramwajowej w tunelu.
- Wiele osób zwróciło uwagę na fakt iż większość proponowanych wariantów zakłada zablokowanie jedyne go wjazdu na ulicę Podłęską na osiedle zlokalizowane na obszarze Bieżanowa. Dojazdu na osiedle nie ma od strony ul. Aleksandry, sprawa z tym związana jest rozpatrywana osobno w sądzie.
- 84% ankietowanych deklaruje wybór komunikacji publicznej w odbywanych podróżach.
- Zdaniem ankietowanych, linia tramwajowa mogłaby odciążać układ drogowy i być atrakcyjniejsza pod względem czasu dojazdu (np. do centrum i w stronę Wieliczki) w stosunku do samochodu lub autobusu lub stanowić alternatywę dla innych środków transportu, gdyż zarówno samochody jak i autobusy stoją „w korkach”.
- Część głosów podczas całościowych konsultacji wskazywała, aby pętlę tramwajowo zlokalizować bliżej autostrady A4 lub zlokalizować ją poza terenem zabudowanym, aby ograniczyć ilość samochodów wjeżdżających do miasta oraz aby zmniejszyć hałas i ilość spalin w pobliżu zabudowań.
- Jeśli chodzi o zadowolenie z aktualnej komunikacji miejskiej zdania są podzielone. Grupa około 33 ankietowanych uważa, że ilość połączeń autobusowych jest dla nich wystarczająca. Jest spora grupa osób (ok.20), dla których rozwiązaniem problemu komunikacyjnego byłoby dołożenie dodatkowych połączeń istniejących już linii autobusowych. Są również osoby, dla których jedynym rozwiązaniem problemu komunikacyjnego jest utworzenie linii tramwajowej. Zakładają iż usprawni ona w dużej mierze komunikację w obrębie szpitala i sąsiednich osiedli, odciąży autobusy a przede wszystkim zachęci ludzi do zostawienia samochodu poza miastem co za tym idzie zmniejszy natężenie ruchu w okolicy szpitala.
- Ważnym aspektem jest to, aby powstał przystanek w obrębie szpitala. Ankietowani zwracali uwagę na to, że osoby chcące dostać się do szpitala to często osoby starsze, zmagające się z problemami uniemożliwiającymi przemieszczanie się.
- Ankietowani opowiadali się również za tym, aby nie betonować torowiska. Wprowadzenie autobusu na torowisko znacznie spowolni ruch czego z założenia chcemy tego unikać.

Lp.	Postulat mieszkańców	Odniesienie Wykonawcy
1	Priorytetem jest prowadzenie linii tramwajowej do szpitala, a przystanek powinien powstać pod samym szpitalem, aby ludzie schorowani mieli jak najkrótszą drogę do przejścia.	Każdy z wariantów obsługuje szpital. Z analiz wynika, że z uwagi na ukształtowanie i zagospodarowanie terenu niemożliwym jest prowadzenie linii tramwajowej w bliskim sąsiedztwie szpitala wraz z jednoczesnym obsłużeniem osiedla Rząka i przedłużeniem linii do Wieliczki. Należy sprzecyzować priorytet, który ma obsługiwać linia - szpital, osiedle, Wieliczka
2	Odsunięcie chodnika i ścieżki rowerowej od jezdni poprzez pas zieleni z zasadzonymi drzewami w każdym wybranym wariantcie.	Rozwiązania projektowe stanowią kompromis między parametrami geometrycznymi, ilością wycinek a zajętością terenu. Na dalszym etapie prac projektowych możliwym jest analizowanie poszczególnych miejsc i wypracowanie kompromisu w zakresie rozwiązań.
3	Wydłużenie linii tramwajowej na kolejne przystanki (w tym do Wieliczki).	Zlecenie obejmuje wykonanie koncepcji programowej od skrzyżowania ulicy Wielickiej do osiedla Rząka oraz wykonanie analizy studialnej możliwości przedłużenia linii za autostradę A4. Projektowanie linii tramwajowej do Wieliczki nie jest w zakresie zlecenia.
4	Istniejąca komunikacja miejska (autobusy) jest wystarczająca i tramwaj nie spełniałby oczekiwań mieszkańców os. Rząka i okolicznych.	Przeprowadzona analiza wykazała, że nowa linia tramwajowa jest zasadna, gdyż prognozowane potoki pasażerskie obciążające tę linię są argumentem dla inwestycji. Linie tramwajowe kursujące z os. Rząka będą prowadziły do innych części miasta, a dodatkowo będą umożliwiały przesiadkę na inne linie tramwajowe i autobusowe w ważniejszych węzłach na terenie miasta. Żadna linia autobusowa nie byłaby zawieszana, ich funkcjonowanie jest ujęte w modelach prognostycznych. Uruchomienie linii tramwajowej daje mieszkańcom alternatywny środek transportu, który dzięki temu, że porusza się wydzielonym torowiskiem, jest w dużo mniejszym stopniu narażony na opóźnienia wynikające z warunków ruchu na drogach (osiąga wyższe prędkości przejazdu), w przeciwieństwie do autobusu (np. opóźnienia autobusów w ciągu ul. Wielickiej i Konopnickiej). Ponadto należy pamiętać, że koncepcja ma na celu wskazać najlepszy wariant poprowadzenia linii tramwajowej, która w dalszym etapie może zostać poprowadzona do Wieliczki.
5	Ingerencja w tereny zielone, zbliżenie do istniejącej zabudowy mieszkaniowej zwiększona ilość spalin i hałas przez budowę nowej linii tramwajowej.	Rozwiązania projektowe zostały zaprojektowane w sposób jak najmniej ingerujący w tereny zielone i istniejącą zabudowę. Hałas generowany przez tramwaj będzie minimalizowany przez zastosowanie rozwiązań akustycznych i nowy tabor tramwajowy. Linia tramwajowa nie generuje dodatkowych spalin.
6	Parking oraz pętla powinny powstać poza miastem/ terenem zabudowanym aby nie wprowadzać samochodów do centrum miasta.	Projekt uwzględnił dwie lokalizacje parkingu Park&Ride w tym jedną poza miastem oraz trzy lokalizacje pętli. O ostatecznej lokalizacji tych elementów zdecyduje Zamawiający w opinii Projektanta zakładany cel tj. ograniczenie pojazdów wjeżdżających do centrum został spełniony, a zaproponowane parkingi są zlokalizowane możliwie blisko autostrady.
7	Wybudowanie parkingów Park & Ride pod pętlą autobusową przekonałoby mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej bez budowania nowej linii tramwajowej.	Zakresem zlecenia została objęta budowa linii tramwajowej. Projektant nie analizował jak budowa samego parkingu Park&Ride i to w innej lokalizacji wpłynie na zainteresowanie komunikacją miejską.
8	Wydłużona podróż spowodowana przesiadką z autobusu na tramwaj na krótkiej trasie - jeden przystanek.	W ramach projektu przewidziano więcej niż jeden przystanek.
9	Linia tramwajowa mogłaby powstać w dzielnicy Złocień.	Poza zakresem zlecenia.
10	Budowa linii tramwajowej poprawi dostępność komunikacji. Ułatwienie komunikacyjne w związku z dojazdem do pracy, do szkoły i na studia dzięki budowie nowej linii.	Nie wymaga odniesienia.
11	W większości wariantów zostanie zablokowany jedyny wjazd/wyjazd na Osiedle Podłęska co nie może mieć miejsca.	Projektant w toku prowadzonych prac otrzymał wytyczne o konieczności zamknięcia ulicy Podłęskiej. Informacje przekazane przez mieszkańców jednoznacznie wskazują, że na tym etapie nie jest możliwe zamknięcie ulicy Podłęskiej, gdyż wjazd od Wielickiej stanowi na ten moment jedyną drogę dojazdu. Projektant wprowadził połączenie ulicy Podłęskiej z Wielicką w formie zjazdu. Wymaga to jednak usankcjonowania.
12	Ułatwienie komunikacji mieszkańcom Wieliczki.	Nie wymaga odniesienia.
13	Zmniejszenie ruchu samochodowego poprzez budowę nowej linii, szybszy przejazd, odblokuje skrzyżowanie na ul. Wielickiej.	Nie wymaga odniesienia.
14	Dobrym rozwiązaniem jest budowa pętli w rejonie ul. Rydygiera wg wariantu 3	Nie wymaga odniesienia.
15	Brak informacji o możliwości przekroczenia autostrady, a tym bardziej możliwości jej ewentualnej kontynuacji w przyszłości w kierunku Wieliczki.	Zamieszczone rozwiązania sytuacyjne zawierają informację o możliwości i sposobie przekroczenia autostrady.
16	Koszty budowy linii tramwajowej do osiedla Rząka nieadekwatne do efektu - krótka trasa.	Zakres projektu wynika z zlecenia. O celowości budowy linii zdecyduje Zamawiający.
17	Brak miejsca na inwestycje w obecnie istniejącej osi jezdni, brak jasnej koncepcji przebiegu	Budowa linii tramwajowej wymaga poszerzenia przekroju ulicy Wielickiej i zajęcia dodatkowych terenów.
18	Wprowadzenie autobusu na torowisko spowolni ruch, ponieważ autobus nie wyprzedzi tramwaju i część autobusów pojedzie dalej ulicą Jakubowskiego dla obsłużenia ruchu pasażerskiego do Szpitala Uniwersyteckiego oraz złym pomysłem jest betonowanie torowiska.	Wybór wariantu należy do Zamawiającego.
19	Zastanowienie się nad wykonaniem przejścia dla pieszych pod jezdnią ulicy Wielickiej, co upłynęłoby w perspektywie ruch kołowy na skrzyżowaniu, który z ulicy Kostaneckiego w dalszej perspektywie prawdopodobnie będzie rosnący.	Wprowadzenie przejść podziemnych zwiększa koszty oraz zasięg inwestycji. Wprowadzenie przejść podziemnych wymaga dodatkowej analizy. Poza zakresem zlecenia.
20	Dodanie połączeń autobusowych pomiędzy szpitalem a osiedlem Rząka. Dodanie połączeń autobusowych, które skomunikowałyby centrum miasta oraz Nową Hutę ze Szpitalem Uniwersyteckim oraz osiedlem Rząka. Dodanie autobusów do Wieliczki.	Poza kompetencją Projektanta.
21	Budowa nowej linii tramwajowej spowoduje paraliż ulicy Wielickiej na kilka lat przez prowadzenie wielu zmian w infrastrukturze tego terenu.	Technologia budowy do ustalenia na dalszym etapie realizacji.
22	Zbyt duża liczba przyjezdnych parkowałaby na Osiedlu Rząka, dlatego pętla oraz parking wielopoziomowy powinien powstać za szpitalem od strony Kostaneckiego - zagospodarowanie również istniejącego parkingu OBI.	W opinii Projektanta planowany Park&Ride, w którym będzie od 500-1000 miejsc postojowych spowoduje, że przyjezdni nie będą parkować na osiedlu. Lokalizacja Park&Ride przyjęta prawidłowo.
23	Nowa linia obsługiwałaby niewielki procent mieszkańców miasta.	Nowa linia tramwajowa w zależności od wariantu obsługuje od 21 tys. do 28 tys. mieszkańców.
24	Wykonanie ponownych obliczeń natężeń potoków pasażerskich z uwzględnieniem potoków pasażerskich do Szpitala Uniwersyteckiego - w tym pracowników oraz pacjentów.	Na etapie prac koncepcyjnych przyjęto generację ruchu do obiektów szpitalnych analogiczną jak przyjmowana jest dla tego typu obiektów w innych lokalizacjach w Krakowie (m.in. Szpital JPil, Szpital Rydygiera), z uwagi na brak innych, dodatkowych danych do takiej analizy.
25	Przy projektowaniu nowej linii tramwajowej warto zwrócić uwagę na to aby nie utrudniać dojazdu przez nią innymi środkami transportu oraz aby nie powstały dodatkowe kolizyjne przejazdy przez torowisko.	Uwaga niemożliwa do wprowadzenia. Nowy środek transportu powoduje dodatkowe punkty kolizji.
26	Zmniejszenie liczby przystanków, dodatkowe przystanki w rejonie ul. Marii Orwid wydłużają czas dojazdu i zmniejszają atrakcyjność proponowanego P&R.	Ostateczna lokalizacja oraz ilość przystanków do ustalenia na kolejnym etapie projektowania.
27	Zmniejszenie hałasu budując tunel bądź ekrany akustyczne.	Inwestycja musi spełniać wymagania w zakresie hałasu. W miejscu przekroczeń będą budowane ekrany akustyczne bądź będzie wyznaczana strefa ograniczonego użytkowania.
28	Zastosowanie rozjazdów pozwalających na poruszanie się tramwajom z prędkością min. 30km/h co znacznie skróci czas przejazdu.	Wymagana minimalna prędkość tramwaju wskazana była w przedmiocie zamówienia.
29	Ustalenie jednego konkretnego celu inwestycji: Szpital lub osiedle lub Wieliczka. Bez tego panuje chaos	Zamierzenie projektowe swoim celem obejmowało wszystkie cele tj. dojazd do szpitala, dojazd do osiedla i możliwość przedłużenia linii do Wieliczki. Nie sprzecyzowano celu nadrzędnego.
30	Realizacja inwestycji powinna przebiegać tak aby nie pogorszyć sytuacji mieszkańców.	Uwaga niezrozumiała. Zadaniem inwestycji jest poprawa sytuacji mieszkańców poprzez zapewnienia niezawodnego środka transportu. Dodatkowo w ramach inwestycji przewiduje się budowę ścieżek rowerowych i chodników.
31	Realizacja linii tramwajowej w tunelu - poprawi to warunki na skrzyżowaniach, usprawni ruch, zmniejszy ilość punktów kolizji - myśląc przyszłościowo.	Wybór wariantu należy do Zamawiającego.
32	Ogromne utrudnienia na ulicy Wielickiej.	Uwaga niezrozumiała. Zadaniem inwestycji jest poprawa sytuacji mieszkańców poprzez zapewnienia niezawodnego środka transportu. Dodatkowo w ramach inwestycji przewiduje się budowę ścieżek rowerowych i chodników.

33	Zniszczenie całego ekosystemu	Inwestycja została zaprojektowana w sposób jak najmniej ingerujący w środowisko. Zgodnie z wymaganiami nie narusza terenu parków a ingerencja w tereny zielone została ograniczona do minimum.
34	Projekt linii tramwajowej poprowadzony ul. Kostaneckiego ma potencjał, który spełni zakładaną rolę budowanej linii tramwajowej. (ulica Jakubowskiego oraz ulica Kostaneckiego)	Analizy prowadzone na początku prac projektowych wykazały, że budowa linii tramwajowej ulicą Kostaneckiego jest niemożliwa z uwagi na spadki podłużne jezdni. Przekrój Jakubowskiego mocno ogranicza z kolei możliwość wydzielenia torowiska z jezdni. Wymagany wykup dużej ilości terenów.
35	Konsultacja powinna być podzielona na dwie części a nie globalnie. Pierwsza analiza to przebudowa skrzyżowania Wielicka/Teligi/Kostaneckiego oraz Teligi/Kurczaba, a druga część to od tego skrzyżowania do osiedla Rżąka.	Zakres konsultacji wynika z zlecenia.
36	Prawie każdy wariant zakłada blokowanie wyjazdu z ulicy Kurczaba w lewo w ulicę Teligi w kierunku ul. Wielickiej. Ulica Kurczaba jest ważną drogą dojazdową m.in. przez dojazd do szkoły podstawowej nr 5. Warto sprawdzić natężenie ruchu na tej ulicy.	Rozwiązania projektowe uniemożliwiają bezpośredni lewoskręt z ulicy Kurczaba. Stąd zaprojektowano w sąsiedztwie ulicy Wallendroda aby obsługiwać tą relację.
37	Generowanie dodatkowych kosztów przez przenoszenie torów tramwajowych na ul. Teligi i Wielickiej.	Brak możliwości zachowania istniejącego torowiska z uwagi na konieczność zapewnienia pełnego węzła rozjazdów.
38	Nowa linia tramwajowa przy osiedlu Rżąka powinna być poprowadzona tak aby nikt z mieszkańców sąsiadujących ulic nie odczuł pogorszenia swoich warunków mieszkalnych.	Zadaniem inwestycji jest poprawa sytuacji mieszkańców poprzez zapewnienia niezawodnego środka transportu. Dodatkowo w ramach inwestycji przewiduje się budowę ścieżek rowerowych i chodników.
39	Budowa linii tramwajowej mogłaby zmniejszyć efekty pracy wykonywanej w ostatnim czasie na ulicy Orwid oraz Kostaneckiego	Rozwiązania projektowe poza ścieżkami rowerowymi nie ingerują w ulicę Marii Orwid
40	Rozluźnienie zatłoczonych autobusów dzięki wprowadzeniu komunikacji tramwajowej. Zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego na ul. Wielickiej.	Nie wymaga odniesienia.
41	Zostawienie tylko jednego z dwóch przystanków – „Jerzmanowskiego” lub „Marii Orwid”. Zwiększyło by to atrakcyjność tego środka transportu przez czas przejazdu pomiędzy nimi.	Ilość i lokalizacja przystanków do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
42	Nie powinno być dużo przecięć (punktów kolizji) z jezdniami.	Uwaga niemożliwa do wprowadzenia. Nowy środek transportu powoduje dodatkowe punkty kolizji.
43	Wygodne usytuowanie P&R byłoby przy przystanku "Marii Orwid", a na poziomie 0 P&R mogą znajdować się punkty usługowe.	Przy ulicy Marii Orwid planowana jest budowa osiedla.
44	Zawężenie ul. Wielickiej, aby kierowcy wybierali parking przy węźle A4 a nie kierowali się tym że ulica Wielicka jest szeroka a więc byłaby łatwiejszym wyborem do podróży w stronę centrum miasta.	Zleceniem nie została objęta analiza zmiany charakteru ulicy Wielickiej stąd też zdecydowano o zachowaniu istniejącego charakteru ulicy i ilości pasów ruchu.
45	Do infrastruktury rowerowej zastosować rozwiązania wg Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa	Rozwiązania projektowe uwzględniają wszelkie wytyczne.
46	Nie projektować ciągów pieszo-rowerowych w całej inwestycji, w niektórych miejscach zaprojektować wydzieloną drogę rowerową i chodnik kosztem zawężenia pasów ruchu.	Postulat niezgodny z przedmiotem zamówienia, które nakłada konieczność zaprojektowania wzdłuż całej inwestycji ciągów pieszo-rowerowe. Wprowadzenie postulatów możliwe na dalszym etapie prac projektowych.
47	Należy bezwzględnie ograniczyć szerokość pasów ruchu na drogach klasy L i Z celem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Do ewentualnego wprowadzenia na dalszym etapie prac projektowych.
48	Należy zapewnić ciągłość nawierzchni dróg i chodników na zjazdach, należy wykształcić wzniesienie jezdni poprzecznej. Nie należy stosować krawężników w poprzek.	Zaprojektowano rozwiązania zgodne z standardami.
49	Na przejazdach rowerowych nie projektować krawężników, ścieków przykrawężnikowych. Przejazd rowerowy powinien być wykonany z zachowaniem ciągłości nawierzchni asfaltowej.	Zaprojektowano rozwiązania zgodne z standardami.
50	Przystanki tramwajowe, szczególnie w rejonie skrzyżowania ul. Wielickiej - Teligi - Kostaneckiego, powinny być na tyle szerokie, aby przesiadki były wygodne. Przystanek o szerokości 4m to zdecydowanie za mało.	Zaprojektowano rozwiązania zgodne z standardami.
51	Przystanki autobusowe wzdłuż Wielickiej przy skrzyżowaniach projektować bez zatok autobusowych. Prawy pas jezdni w stronę centrum może być w przyszłości przeznaczony na bus-pas, więc projektowanie wydzielonej zatoki jest nieuzasadnione. Ponadto w miejscach, gdzie prawy pas przy skrzyżowaniu będzie przeznaczony do prawoskrętu i jazdy na wprost dla autobusów to budowa zatoki tym bardziej jest nieuzasadniona, bo nikt nie skorzysta z tego dodatkowego 3 pasa ruchu na wysokości zatoki. Usunięcie zatoki na rzecz przystanku na jezdni pozwoliłoby przybliżyć przystanek bliżej przejścia i skrzyżowania co skróci drogę dojazdu, szczególnie dla osób starszych i ograniczonej możliwości poruszania się (których jest dużo w rejonie szpitala).	Wydzielone zatoki autobusowe wynikają w głównej mierze z wysokich prędkości dopuszczalnych w ciągu ul. Wielickiej i konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przy założeniu ograniczenia prędkości w ciągu ul. Wielickiej, uwaga jest zasadna do wprowadzenia, jednak w tym zakresie wytyczne i wymogi zapewnia Zarząd Transportu Publicznego. Utworzenie przystanków na jezdni, zamiast zatok powinno być przedmiotem analiz na etapie projektu wykonawczego, gdyż z punktu widzenia analiz dla linii tramwajowej, nie ma wpływu na osiągnięte parametry w ciągu ul. Wielickiej.
52	Należy minimalizować wycinkę drzew, w szczególności w obszarze przystanków KMK. Należy przeanalizować zawężenie jezdni o zbędne pasy ruchu lub punktowe zawężenia ciągów pieszych (bądź ich rozdział) w celu ochrony zieleni wysokiej. Szczegółowej ochronie powinny podlegać duże okazy rozłożystych wysokich drzew wzdłuż ul. Wielickiej. W wielu miejscach projektant nie analizował w ogóle możliwości zachowania istniejącej zieleni. Należy dopilnować tej kwestii już na etapie koncepcji, aby nie powielić błędów z projektu KST IV Tramwaj na Mistrzejowice, gdzie planowana jest wycinka praktycznie całej zieleni wzdłuż ulic objętych inwestycją.	Uwaga bezzasadna. Rozwiązania projektowe stanowią kompromis pomiędzy wymaganiami rozporządzenia a ilością ingerencji w tereny zielone. Na dalszym etapie projektowania możliwa punktowa zmiana priorytetów na wniosek Zamawiającego.
53	Pomiędzy infrastrukturą pieszą i rowerową a jezdniami ulicy Wielickiej przewidzieć wykonanie pasa zieleni izolacyjnej (żywopłot, drzewa, itp.).	Rozwiązania w zakresie zieleni zostaną uszczegółowione na dalszym etapie projektowania. Postulat do decyzji Zamawiającego.
54	Skoro w dokumentacji można przeczytać, że "Analiza przedstawionych potoków samochodowych pozwala na wysnucie wniosku, że wszystkie warianty inwestycyjne mają wpływ na spadek ruchu samochodowego w ciągu ulicy Wielickiej." to może warto jednak zweryfikować założenie z projektu: "Projektowane rozwiązania na ul. Wielickiej nie zmniejszają liczby pasów do poruszających się pojazdów względem stanu istniejącego."? Należy przeprowadzić rzetelną analizę ruchu czy faktycznie potrzeba aż tylu pasów ruchu o odpowiednich długościach? Wschodni wlot ul. Wielickiej na skrzyżowaniu z ul. Teligi ma w każdym wariantcie (poza W7) pas do prawoskrętu. Czy jest on uzasadniony? Patrząc na istniejącą strukturę ruchu na tym wlocie projektowany pas jest zbędny.	Na etapie koncepcji badano wpływ uruchomienia linii tramwajowej, dzięki której dochodzi do spadku liczby pojazdów indywidualnych na okolicznych drogach, przy jednoczesnym zachowaniu przejeźności i dobrych warunków ruchu na tych drogach. Jednym z celów analiz było (o ile to możliwe) osiągnięcie możliwie dobrych warunków ruchu w ciągu ul. Wielickiej z uwagi na fakt, że zmniejszenie liczby pasów ruchu przekłada się na znaczne pogorszenie warunków ruchu i wzrost strat czasu na skrzyżowaniach. W trakcie zbierania opinii Jednostek opiniujących dokument otrzymano uwagi, że na skrzyżowaniu ul. Teligi i Wielickiej należy zaproponować rozwiązania projektowe, które w miarę możliwości nie pogorszą warunków ruchu na wlotach. Dlatego projektant nie zakładał zmniejszenia liczby pasów, co może mieć miejsce podczas projektu wykonawczego.
55	W całym projekcie praktycznie brakuje całościowej wizji jak stworzyć z ul. Wielickiej przyjazną przestrzeń, która będzie służyć funkcji transportowej ale również nie będzie stanowiła bariery dla okolicznych mieszkańców. I przede wszystkim będzie funkcjonalna i czytelna czego obecnie w projekcie nie widać. Przedstawiony projekt przewiduje status quo dla infrastruktury drogowej - taka sama ilość pasów ruchu na skrzyżowaniach i ul. Wielickiej jak w stanie istniejącym.	Zleceniem nie została objęta analiza zmiany charakteru ulicy Wielickiej stąd też zdecydowano o zachowaniu istniejącego charakteru ulicy i ilości pasów ruchu.
56	Konieczna jest przebudowa skrzyżowania ul. Wielicka, ul. Teligi i ul. Kostaneckiego bez dodawania linii tramwajowej.	Zlecenie obejmuje budowę linii tramwajowej.
57	Proszę wziąć pod uwagę realne korzyści z lokalizacji wariantu W4 a nie zmniejszać koszty inwestycji.	Wybór wariantu należy do Zamawiającego.
58	Przeprowadzenie linii tramwajowej do szpitala, zakończenie pętli w okolicy ulicy Kostaneckiego na tyłach Szpitala Uniwersyteckiego.	Analizy prowadzone na początku prac projektowych wykazały, że budowa linii tramwajowej ulicą Kostaneckiego jest niemożliwa z uwagi na spadki podłużne jezdni. Przekrój Jakubowskiego mocno ogranicza z kolei możliwość wydzielenia torowiska z jezdni. Wymagany wykup dużej ilości terenów.
59	Apelacja o ponowne konsultacje społeczne umożliwiającej odniesienie się Mieszkańców do wyników aktualnie przeprowadzonych konsultacji społecznych po ich zakończeniu - Kraków dla Mieszkańców.	Nie wymaga odniesienia.
60	Zbudujecie rondo i wydzielicie bus pasy – wtedy będzie lepsza komunikacja, mniejszy hałas, lepszy dostęp do szpitala. Oszczędzicie pieniądze i oszczędzicie drzewa.	Postulat poza zakresem zlecenia.
61	Na skrzyżowaniu ul. Wielickiej z ul. Orwid skorelować przejazd tramwajowy z tamtejszą sygnalizacją świetlną.	Sygnalizacja świetlna będzie skoordynowana.
62	Nie powinno się przesuwac już istniejących przystanków przy ul. Wielickiej na ulicę Teligi ani za skrzyżowanie w kierunku Wielickiej. Jest to dodatkowo utrudnienie dla pasażerów chcących dotrzeć do szpitala dziecięcego lub centrum handlowego oraz dla studentów.	Ilość i lokalizacja przystanków do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
63	Nie projektować przystanku na wysokości ul. Orwid	Ilość i lokalizacja przystanków do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
64	Przeanalizować możliwość wydłużenia lewoskrętu z ul. Wielickiej do ul. Orwid.	Do przeanalizowania na dalszym etapie prac projektowych po wyborze wariantu realizacyjnego.
65	Zastosować wielkie wiaty na peronach przystanku "Prokocim Szpital"	Przyjęto rozwiązania zgodne z standardami.
66	Zadaszenie pętli powinno chronić również przed słońcem	Rozwiązania projektowe przewidują zadaszenie pętli.
67	Podnieść wysokość już istniejących ekranów akustycznych i wydłużyć je - zabezpieczyć mieszkańców przed hałasem.	Rozwiązania projektowe w zakresie ochrony przeciwhałasowej zostaną dobrane zgodnie z wymogami.

68	Najlepszym pomysłem byłoby poprowadzenie linii tramwajowej ul. Wielicką do węzła autostradowego, parking P&R w rejonie węzła autostradowego.	Nie wymaga odniesienia.
69	Przebudowa skrzyżowania na ulicy Wielickiej przy szpitalu, gdyż jest ono już stare i przydałoby się tam nowe rozwiązania, zwłaszcza biorąc pod uwagę dużą liczbę wypadków drogowych w tym rejonie.	Uwaga niejasna o które skrzyżowanie dokładnie chodzi. Rozwiązania projektowe przewidują przebudowę skrzyżowań w ciągu ulicy Wielickiej.
70	Połączenie wariantów W4 i W7 - lewa strona oraz ustawienie parkingu P&R jak w W4; tunel oraz rondo przy newralgicznym węźle w tym rejonie	Wybór wariantu należy do Zamawiającego.
71	Rozwiązanie w rejonie ulicy Rydygiera jako połączenie wariantów W2 i W4.	Wybór wariantu należy do Zamawiającego.
72	Niska jakoś projektowanych przejść dla pieszych, przejście przez wiele pasów jezdni	Brak wytycznych do projektowania przejść podziemnych. Dodatkowo przejścia te wymagają większego zajęcia terenu. Do decyzji Zamawiającego na dalszym etapie prac projektowych.
73	Przecinanie przez torowisko tramwajowe ul. Wielickiej na wysokości szpitala w Prokocimiu to zły pomysł. W tym miejscu ul. Wielicka ma większe natężenie ruchu drogowego, jak i będzie miała więcej tramwajów niż np. na Rżące (dochodzi ruch z ul. Teligi, który będzie musiał niepotrzebnie dwukrotnie kolidować z jezdnią ul. Wielickiej). Ponadto jest to dodatkowa szykana spalniająca tramwaje. Lepiej zostawić na całej długości tramwaj po północnej stronie ul. Wielickiej. Ułatwi to też dojście mieszkańcom osiedli, którzy nie będą musieli przekraczać jezdni w drodze na przystanek (gdy tramwaj jest na środku, każdy musi przekraczać jezdnię) oraz przyjemniej będzie oczekiwać na tramwaj niż pomiędzy jezdniami.	Wykonawca wziął pod uwagę te czynniki i jako wariant rekomendowany sugeruje warianty tunelowe, które nie wpłyną na pogorszenie warunków ruchu na wspomnianym skrzyżowaniu. Wymieniony wariant W4 dawał gorsze wyniki w zakresie obsługi pasażerskiej (zwłaszcza względem osiedla Rżąka), dlatego nie był rekomendowany. Przy projektowaniu linii brano także pod uwagę dojście do terenów Szpitala i konieczność zmniejszenia (o ile to możliwe) drogi dojścia do przystanków. Dodatkowym argumentem za poprowadzeniem torowiska w pasie rozdziału ul. Wielickiej jest fakt, że tereny osiedla po północnej stronie ul. Wielickiej posiadają dobrą dostępność do istniejącej linii tramwajowej w kierunku Nowego Biezanowa. Jednym z głównych celów projektu było zapewnienie możliwie dobrej obsługi osiedla Rżąka przez nową linię tramwajową
74	Zwężenie szerokości pasów ul. Wielickiej z 3,5m do 3,25m oraz przesunięcie jej tak, by jak najmniej przybliżyć się do bloków mieszkalnych, najlepiej odsuwając się w stronę południową.	Ukształtowanie terenu po południowej stronie oraz bliskość szpitala znacząco utrudnia przesunięcie drogi w kierunku południowym. Do dokładnego przeanalizowania po wyborze wariantu na dalszym etapie prac projektowych.
75	Należy zastanowić się, czy aby będzie prowadzony ruch liniowy w relacji Wieliczka-Nowy Biezanów i czy potrzebne są przystanki za skrzyżowaniami. Lepszym wyjściem byłoby pozostawienie pary przystanków od strony centrum (jak obecnie). Ułatwiłoby to mocno przesiadki w relacji Wieliczka-Nowy Biezanów, w tym także z/na autobusy, gdyż nie trzeba by było pokonywać pieszo całego skrzyżowania. Można pozostawić w projekcie rozjazdy we wszystkich kierunkach na potrzeby awaryjne.	Ilość i lokalizacja przystanków do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
76	Na skrzyżowaniu Wielicka/Teligi/Kostaneckiego: - rozważyć utworzenie zatoki autobusowej w stronę Wieliczki również za skrzyżowaniem. - rozważyć zachowanie dwóch pasów do skrętu w lewo w ul. Teligi. Prawy z nich mógłby być pasem dla autobusów i prowadzić w otwartą zatokę za skrzyżowaniem. Byłaby to służa dla autobusów, która zapobiegłaby sytuacjom, gdzie autobus stałby w długiej kolejce do skrętu w lewo, tracąc czas. Zwracam uwagę, że całkiem spory ruch jest w tej relacji.	Do analizy na dalszym etapie prac projektowych.
77	Do istniejącej drogi dobudować wydzielony pas ruchu przeznaczony tylko dla autobusów elektrycznych ze stacjami ładowania na końcowych przystankach oraz stworzenie dużego parkingu.	Poza zakresem zlecenia.

Lp.	Uwaga	W1	Odniesienie W1	W2	Odniesienie W2
1	Uwaga 1	Rozkopywanie ulicy i skrzyżowania, paraliż części miasta dla JEDNEGO przystanku tramwajowego	Linia tramwajowa w swoim zakresie obejmuje odcinek od Teligi do Osiedla Rżąka. Na odcinku występują kilka przystanków.	Rozkopywanie ulicy i skrzyżowania, paraliż części miasta dla JEDNEGO przystanku tramwajowego	Linia tramwajowa w swoim zakresie obejmuje odcinek od Teligi do Osiedla Rżąka. Na odcinku występują kilka przystanków.
2	Uwaga 2	Mały parking.	Uwaga niezrozumiała. Park&Ride zaprojektowano na 500-1000 pojazdów	Mały parking.	Uwaga niezrozumiała. Park&Ride zaprojektowano na 500-1000 pojazdów
3	Uwaga 3	Zabranie terenów zielonych, zwiększona ilość spalin i większy hałas przy Parku.	Rozwiązania projektowe zgodnie z założeniami ingerują w zieleni w sposób ograniczony. Niestety nie ma możliwości zaprojektowania linii tramwajowej oraz dodatkowych elementów jak ścieżki rowerowe i chodniki bez ingerencji w zieleni.	Zabranie terenów zielonych, zwiększona ilość spalin i większy hałas przy Parku.	Rozwiązania projektowe zgodnie z założeniami ingerują w zieleni w sposób ograniczony. Niestety nie ma możliwości zaprojektowania linii tramwajowej oraz dodatkowych elementów jak ścieżki rowerowe i chodniki bez ingerencji w zieleni.
4	Uwaga 4	Minusem jest pętla i "Park & Ride" po lewej stronie przy wjeździe do miasta.	Rozwiązania projektowe zakładają możliwość lokalizacji pętli i parkingu nie tylko po lewej stronie ale również po prawej w wariantcie W4.	Minusem jest pętla i "Park & Ride" po lewej stronie przy wjeździe do miasta.	Rozwiązania projektowe zakładają możliwość lokalizacji pętli i parkingu nie tylko po lewej stronie ale również po prawej w wariantcie W4.
5	Uwaga 5	Pozbawione sensu wprowadzenie tramwaju na skrzyżowanie ulicy Wielickiej, Kostaneckiego, Teligi, które już obecnie ma problem z przepustowością (poważny problem z wyjazdem z ul. Kostaneckiego w kierunku centrum, z uwagi na dużą falę pieszych na przejściach), które powoduje dodatkowe spowolnienie ruchu kołowego w kierunku centrum z uwagi na przejazd tramwajowy w okolicach kładki dla pieszych.	Przewidziano różne rozwiązania skrzyżowania Wielickiej z Teligi. Linia tramwajowa w wariantcie W1 została wyprowadzona na środek skrzyżowania z uwagi na jej kontynuację w pasie dzielącym.		
6	Uwaga 6	Zbyt bliska lokalizacja bloków mieszkalnych do pętli oraz nowej linii tramwajowej.	Lokalizacja pętli wynika z możliwości terenowych (w miejscu pętli brak zieleni oraz brak budynków wielorodzinnych). Dla tego wariantu brak możliwości przesunięcia pętli.	Zbyt bliska lokalizacja bloków mieszkalnych do pętli oraz nowej linii tramwajowej.	Lokalizacja pętli wynika z możliwości terenowych (w miejscu pętli brak zieleni oraz brak budynków wielorodzinnych). Dla tego wariantu brak możliwości przesunięcia pętli.
7	Uwaga 7	Nie spełnia założeń poprawy dojazdu do szpitala uniwersyteckiego.	Głównym celem wariantu jest poprawa komunikacji w rejonie osiedla Rżąka oraz możliwość przedłużenia linii w kierunku Wielickiej. Poprawa dojazdu do szpitala jest realizowana przez dodatkowy przystanek przy Marii Orwid. Wariantem gdzie głównym priorytetem jest Szpital jest wariant W3	Nie spełnia założeń poprawy dojazdu do szpitala uniwersyteckiego.	Głównym celem wariantu jest poprawa komunikacji w rejonie osiedla Rżąka oraz możliwość przedłużenia linii w kierunku Wielickiej. Poprawa dojazdu do szpitala jest realizowana przez dodatkowy przystanek przy Marii Orwid. Wariantem gdzie głównym priorytetem jest Szpital jest wariant W3
8	Uwaga 8	Wymaga przebudowy istniejącej linii tramwajowej oraz budowy nowej drogi dojazdowej do P&R co utrudni mieszkańcom ul. Jerzmanowskiego oraz ul. Kurczaba dojazd do domów.	Przyjęte założenia w postaci wykonania pełnego węzła rozjazdowego na skrzyżowaniu wymuszają zamknięcie bezpośredniego przejazdu z ulicy Jerzmanowskiego i Kurczaba.	Wymaga przebudowy istniejącej linii tramwajowej oraz budowy nowej drogi dojazdowej do P&R co utrudni mieszkańcom ul. Jerzmanowskiego oraz ul. Kurczaba dojazd do domów.	Przyjęte założenia w postaci wykonania pełnego węzła rozjazdowego na skrzyżowaniu wymuszają zamknięcie bezpośredniego przejazdu z ulicy Jerzmanowskiego i Kurczaba.
9	Uwaga 9	Wadą tego rozwiązania jest konieczność 2-krotnego przecięcia ul. Teligi i ul. Wielickiej	Rozwiązanie wynika z przyjętych założeń, gdzie linia tramwajowa prowadzona jest w pasie dzielącym.	Wadą tego rozwiązania jest konieczność 2-krotnego przecięcia ul. Teligi i ul. Wielickiej	Rozwiązanie wynika z przyjętych założeń, gdzie linia tramwajowa prowadzona jest w pasie dzielącym.
10	Uwaga 10	Po poszerzeniu ulicy Wielickiej od strony szpitala wariant do zaakceptowania.	Do ewentualnego wprowadzenia na dalszym etapie realizacji. Wykonawca zwraca uwagę, że po stronie szpitala występują duże różnice wysokości, które mogą uniemożliwiać przesunięcie.	Po poszerzeniu ulicy Wielickiej od strony szpitala wariant do zaakceptowania.	Do ewentualnego wprowadzenia na dalszym etapie realizacji. Wykonawca zwraca uwagę, że po stronie szpitala występują duże różnice wysokości, które mogą uniemożliwiać przesunięcie.
11	Uwaga 11	Zablokowanie dojazdu na ul. Podlęską od ul. Wielickiej.	Projektant w toku prowadzonych prac otrzymał wytyczne o konieczności zamknięcia ulicy Podlęskiej. Informacje przekazane przez mieszkańców jednoznacznie wskazują, że na tym etapie nie jest możliwe zamknięcie ulicy Podlęskiej, gdyż wjazd od Wielickiej stanowi na ten moment jedyną drogę dojazdu. Projektant wprowadził połączenie ulicy Podlęskiej z Wielicką w formie zjazdu. Wymaga to jednak usankcjonowania.	Zablokowanie dojazdu na ul. Podlęską od ul. Wielickiej.	Projektant w toku prowadzonych prac otrzymał wytyczne o konieczności zamknięcia ulicy Podlęskiej. Informacje przekazane przez mieszkańców jednoznacznie wskazują, że na tym etapie nie jest możliwe zamknięcie ulicy Podlęskiej, gdyż wjazd od Wielickiej stanowi na ten moment jedyną drogę dojazdu. Projektant wprowadził połączenie ulicy Podlęskiej z Wielicką w formie zjazdu. Wymaga to jednak usankcjonowania.
12	Uwaga 12	Nie powinno się rozdzielać pasów jezdni, aby wjazd z ul. Kurczaba był w dwie strony.	Wymagana zmiana założeń w zakresie konieczności budowy pełnego węzła rozjazdowego oraz zmiana rozwiązań geometrycznych skrzyżowania.	Nie powinno się rozdzielać pasów jezdni, aby wjazd z ul. Kurczaba był w dwie strony.	Wymagana zmiana założeń w zakresie konieczności budowy pełnego węzła rozjazdowego oraz zmiana rozwiązań geometrycznych skrzyżowania.
13	Uwaga 13	Przeanalizować możliwość likwidacji proj. Kiss & Ride celem pozostawienia tamtejszego parkingu.	Możliwe do wprowadzenia. Do decyzji Zamawiającego na dalszym etapie inwestycji.	Zawęzić peron tramwajowy w kierunku centrum celem poszerzenia pasów na ul. Wielickiej do przepisowych 3,50 m.	Przyjęte rozwiązania projektowe zakładają normatywne szerokości pasów.

14	Uwaga 14	Blokowanie wyjazdu z ulicy Kurczaba w lewo w ulicę Teligi w kierunku ul. Wielickiej. Ulica Kurczaba jest ważną drogą dojazdową m.in.. Przez dojazd do szkoły podstawowej nr 5. Warto sprawdzić natężenie ruchu na tej ulicy.	Wymagana zmiana założeń w zakresie konieczności budowy pełnego węzła rozjazdowego oraz zmiana rozwiązań geometrycznych skrzyżowania.		
15	Uwaga 15	Powieła obecną sieć komunikacyjną na ul. Wielickiej.	Budowa linii tramwajowej stanowi uzupełnienie sieci komunikacyjnej.	Powieła obecną sieć komunikacyjną na ul. Wielickiej.	Budowa linii tramwajowej stanowi uzupełnienie sieci komunikacyjnej.
16	Uwaga 16	Negatywna opinia dla budowy parkingu wielopoziomowego.	Nie wymaga odniesienia.	Negatywna opinia dla budowy parkingu wielopoziomowego.	Nie wymaga odniesienia.
17	Uwaga 17	Zajezdnia i parking na osiedlu Rząka nie poprawi komunikacji z Wielicką.	Rozwiązanie umożliwiła przesiadkę z samochodu na tramwaj w rejonie osiedla Rząka. W założeniu zmniejszy się ruch ciężący do centrum Krakowa. Rozwiązania umożliwiają przyszłościową rozbudowę linii do Wieliczki	Zajezdnia i parking na osiedlu Rząka nie poprawi komunikacji z Wielicką.	Rozwiązanie umożliwiła przesiadkę z samochodu na tramwaj w rejonie osiedla Rząka. W założeniu zmniejszy się ruch ciężący do centrum Krakowa. Rozwiązania umożliwiają przyszłościową rozbudowę linii do Wieliczki
18	Uwaga 18	Wprowadzenie ruchu tramwajowego na środek drogi: wydłuża czas dojścia na przystanek z osiedli, koliduje z ruchem kołowym, zmniejsza prędkość komunikacyjną tramwaju.	Tramwaj w pasie dzielącym stanowi kompromis w lokalizacji pomiędzy prawą bądź lewą stroną ulicy Wielickiej. Każde rozwiązanie poza tunelem koliduje z ruchem kołowym. Zakłada się priorytet dla komunikacji tramwajowej w sterowaniu sygnalizacji świetlnej.		
19	Uwaga 19	Odległości między sąsiednimi przystankami budzą dużo wątpliwości. Głównie tutaj chodzi o czas przejazdu, który będzie 1-2min dłuższy. Najlepiej było by zostawienie tylko jednego z dwóch przystanków – „Jerzmanowskiego” lub „Marii Orwid”. Zwiększyło by to atrakcyjność tego środka transportu	Ostateczna lokalizacja przystanków do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.		
20	Uwaga 20	Wadą tego rozwiązania jest brak przystanku autobusowego „Prokocim Szpital” w kierunku Rząki (za skrzyżowaniem).	Ostateczna lokalizacja przystanków do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.		
21	Uwaga 21	⁶⁷ Zawęzić jezdnię ul. Wielickiej na wschodnim wlocie na skrzyżowaniu z ul. Teligi w celu poszerzenia przystanku tramwajowego w stronę Wieliczki - pasy ruchu 4x3m + 1x3,5m = 15,5m zamiast obecnie planowanych 17,5m	Zaprojektowano rozwiązania geometryczne zgodnie z warunkami technicznymi. Zmiana parametrów (szerokości pasów czy też ilości pasów) wymaga uzyskania opinii.	Zawęzić jezdnię ul. Wielickiej na wschodnim wlocie na skrzyżowaniu z ul. Teligi w celu poszerzenia przystanku tramwajowego w stronę Wieliczki - pasy ruchu 4x3m + 1x3,5m = 15,5m zamiast obecnie planowanych 17,5m	Zaprojektowano rozwiązania geometryczne zgodnie z warunkami technicznymi. Zmiana parametrów (szerokości pasów czy też ilości pasów) wymaga uzyskania opinii.
22	Uwaga 22	Lokalizacja punktów mobilności nie powinna utrudniać ruchu pieszego, a także ingerować w skrajnię jezdni i dróg rowerowych.	Punkty mobilności nie ingerują w skrajnię jezdni i dróg rowerowych. Znajdować się będą poza jezdnią, chodnikiem i ścieżką rowerową	Lokalizacja punktów mobilności nie powinna utrudniać ruchu pieszego, a także ingerować w skrajnię jezdni i dróg rowerowych.	Punkty mobilności nie ingerują w skrajnię jezdni i dróg rowerowych. Znajdować się będą poza jezdnią, chodnikiem i ścieżką rowerową
23	Uwaga 23	Wzdłuż ul. Teligi jezdnię północną nie projektować z dwoma pasami i zatoką autobusową. Na odcinku od skrzyżowania ul. Teligi z Wallenroda do skrzyżowania z ul. Kurczaba ulica Teligi powinna mieć przekrój 2x1 z dodatkowymi zatokami do parkowania pojazdów.	Do ustalenia przez Zamawiającego na dalszym etapie projektowania. Zaproponowane rozwiązanie ujęte jest w wariantach W4	Wzdłuż ul. Teligi jezdnię północną nie projektować z dwoma pasami i zatoką autobusową. Na odcinku od skrzyżowania ul. Teligi z Wallenroda do skrzyżowania z ul. Kurczaba ulica Teligi powinna mieć przekrój 2x1 z dodatkowymi zatokami do parkowania pojazdów.	Do ustalenia przez Zamawiającego na dalszym etapie projektowania. Zaproponowane rozwiązanie ujęte jest w wariantach W4
24	Uwaga 24	Projektowany chodnik wzdłuż ul. Rafała Czerwiakowskiego należy odsunąć od jezdni i utworzyć między nimi zieleniec w miejscach gdzie jest na to miejsce i nie koliduje z istniejącą zielenią wysoką.	Możliwe "meandrowanie" chodnika. Do ewentualnego wprowadzenia na dalszym etapie prac projektowych.	Projektowany chodnik wzdłuż ul. Rafała Czerwiakowskiego należy odsunąć od jezdni i utworzyć między nimi zieleniec w miejscach gdzie jest na to miejsce i nie koliduje z istniejącą zielenią wysoką.	Możliwe "meandrowanie" chodnika. Do ewentualnego wprowadzenia na dalszym etapie prac projektowych.
25	Uwaga 25	Przystanek autobusowy na ul. Teligi (strona północna) nie projektować w zatoce autobusowej tylko na jezdni.	Lokalizacja przystanków i ich forma zależy od decyzji ZTP i ZDM. Do ewentualnej zmiany na dalszym etapie projektowania.	Przystanek autobusowy na ul. Teligi (strona północna) nie projektować w zatoce autobusowej tylko na jezdni.	Lokalizacja przystanków i ich forma zależy od decyzji ZTP i ZDM. Do ewentualnej zmiany na dalszym etapie projektowania.
26	Uwaga 26	Zachować czytelność układu dróg rowerowych.	Układ dróg rowerowych wynika z przedmiotu zamówienia oraz uzgodnień.	Zachować czytelność układu dróg rowerowych.	Układ dróg rowerowych wynika z przedmiotu zamówienia oraz uzgodnień.

27	Uwaga 27	Uzasadnić konieczność projektowania prawoskrętu Teligi -> Wielicka jako dwupasowego.	Jednym z celów analiz było (o ile to możliwe) osiągnięcie możliwie dobrych warunków ruchu w ciągu ul. Wielickiej i dróg podporządkowanych z uwagi na fakt, że zmniejszenie liczby pasów ruchu przekłada się na znaczne pogorszenie warunków ruchu i wzrost strat czasu na skrzyżowaniach. W trakcie zbierania opinii Jednostek opiniujących dokument otrzymano uwagi, że na skrzyżowaniu ul. Teligi i Wielickiej należy zaproponować rozwiązania projektowe, które w miarę możliwości nie pogorszą warunków ruchu na wlotach. Dlatego projektant nie zakładał zmniejszenia liczby pasów, co może mieć miejsce podczas projektu wykonawczego	Uzasadnić konieczność projektowania prawoskrętu Teligi -> Wielicka jako dwupasowego.	Jednym z celów analiz było (o ile to możliwe) osiągnięcie możliwie dobrych warunków ruchu w ciągu ul. Wielickiej i dróg podporządkowanych z uwagi na fakt, że zmniejszenie liczby pasów ruchu przekłada się na znaczne pogorszenie warunków ruchu i wzrost strat czasu na skrzyżowaniach. W trakcie zbierania opinii Jednostek opiniujących dokument otrzymano uwagi, że na skrzyżowaniu ul. Teligi i Wielickiej należy zaproponować rozwiązania projektowe, które w miarę możliwości nie pogorszą warunków ruchu na wlotach. Dlatego projektant nie zakładał zmniejszenia liczby pasów, co może mieć miejsce podczas projektu wykonawczego
28	Uwaga 28			Należy odstąpić od budowy dodatkowych przystanków autobusowych lub wykonać je na jezdni bez zatoki autobusowej jako przystanki techniczne.	Lokalizacja przystanków i ich forma zależy od decyzji ZTP i ZDM. Do ewentualnej zmiany na dalszym etapie projektowania.
29	Uwaga 29	Zwiększenie poziomu trudności skrzyżowania i zwiększenie korków.	Wprowadzenie naziemnej linii tramwajowej pogorszy przepustowość skrzyżowań. Zaprojektowano możliwe przejrzysty układ geometryczny.	Zwiększenie poziomu trudności skrzyżowania i zwiększenie korków.	Wprowadzenie naziemnej linii tramwajowej pogorszy przepustowość skrzyżowań. Zaprojektowano możliwe przejrzysty układ geometryczny.
30	Uwaga 30	Spadek prędkości i płynności ruchu tramwajowego w związku z koniecznością przejazdu przez skrzyżowanie	Przyjęte rozwiązania geometryczne spełniają wymaganą przez Zamawiającego prędkość linii.	Spadek prędkości i płynności ruchu tramwajowego w związku z koniecznością przejazdu przez skrzyżowanie	Przyjęte rozwiązania geometryczne spełniają wymaganą przez Zamawiającego prędkość linii.
31	Uwaga 31	Uciążliwy wariant dla mieszkańców Nowy Prokocim.	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób sposób jak najmniej oddziaływający na życie mieszkańców i środowisko. Nie ma możliwości budowy linii w mieście bez ingerencji w życie mieszkańców i środowisko.	Uciążliwy wariant dla mieszkańców Nowy Prokocim.	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób sposób jak najmniej oddziaływający na życie mieszkańców i środowisko. Nie ma możliwości budowy linii w mieście bez ingerencji w życie mieszkańców i środowisko.
32	Uwaga 32	Utрудniony wjazd i wyjazd z os. Różka spowodowany dużym natężeniem ruchu	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób sposób jak najmniej oddziaływający na życie mieszkańców i środowisko.	Utрудniony wjazd i wyjazd z os. Różka spowodowany dużym natężeniem ruchu	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób sposób jak najmniej oddziaływający na życie mieszkańców i środowisko.
33	Uwaga 33	Zwiększyć promień skrętu w prawo z ul. Wielickiej w ul. Rydygiera tak, aby przejazd autobusu przegubowego nie stanowił żadnego problemu.	Dla przyjętych rozwiązań sprawdzono przejezdności. Ewentualne korekty możliwe na dalszym etapie prac projektowych.	Zawęzić pasy ruchu na ul. Teligi z 3,50 m do 3,00 m. Zgodnie z przepisami dla drogi klasy Z szerokość pasów ruchu powinna wynosić 3,00m.	Przyjęto normatywne szerokości pasów ruchu. Zmiana przekroju poprzez zawężenie pasów ruchu bądź zmniejszenie ilości pasów możliwa na dalszym etapie projektowania.
34	Uwaga 34	Połączyć 2 osobne strefy sygnalizacji na skrzyżowaniu ul. Wielickiej i 10 ul. Rydygiera w jedną.	Projekty sygnalizacji świetlne wykonywane będą na dalszym etapie prac projektowych. Postulat do ewentualnego uwzględnienia później.	Lokalizacja parkingu w Parku Różka w miejscu odpoczynku i rekreacji w bezpośrednim sąsiedztwie boiska, siłowni i placu zabaw z jednoczesną likwidacją zieleni/drzew jest całkowitym nieporozumieniem.	Parking nie jest zlokalizowany na terenie parku.
35	Uwaga 35	Ten wariant samej linii tramwajowej umożliwiłaby kontynuację jej przedłużenia w kierunku Wieliczki jednak połączenie pętli tramwajowej z autobusową znacznie wpłynęło by na przepustowość ulicy Rydygiera.	Zgodnie z przedmiotem zamówienia na końcu linii tramwajowej zaprojektowano pętlę. Zgodnie z zamówieniem należało znaleźć miejsce przekroczenia autostrady A4 umożliwiającej kontynuację budowy linii tramwajowej w kierunku Wieliczki. W przypadku budowy całego odcinka tramwaju do Wieliczki możliwe jest odstąpienie od budowy pętli.	Ten wariant samej linii tramwajowej umożliwiłaby kontynuację jej przedłużenia w kierunku Wieliczki jednak połączenie pętli tramwajowej z autobusową znacznie wpłynęło by na przepustowość ulicy Rydygiera.	Zgodnie z przedmiotem zamówienia na końcu linii tramwajowej zaprojektowano pętlę. Zgodnie z zamówieniem należało znaleźć miejsce przekroczenia autostrady A4 umożliwiającej kontynuację budowy linii tramwajowej w kierunku Wieliczki. W przypadku budowy całego odcinka tramwaju do Wieliczki możliwe jest odstąpienie od budowy pętli.

36	Uwaga 36	Skrajne prawe pasy na ul. Wielickiej przeznaczyć pod komunikację autobusową przy jednoczesnej rezygnacji z zatok autobusowych na rzecz przystanków autobusowych wyznaczonych na jezdni.	Zmiana wymaga uzgodnienia z ZDM i ZTP oraz przeprowadzenia ponownych analiz ruchowych.	Skrajne prawe pasy na ul. Wielickiej przeznaczyć pod komunikację autobusową przy jednoczesnej rezygnacji z zatok autobusowych na rzecz przystanków autobusowych wyznaczonych na jezdni.	Zmiana wymaga uzgodnienia z ZDM i ZTP oraz przeprowadzenia ponownych analiz ruchowych.
37	Uwaga 37	Zadaszenie pętli tramwajowej z uwagi na znaczne rozmiary przekrycia, propozycja wykonania w formie dachu typu zielonego w celu zwiększenia retencji wody.	Szczegóły techniczne do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.	Zadaszenie pętli tramwajowej z uwagi na znaczne rozmiary przekrycia, propozycja wykonania w formie dachu typu zielonego w celu zwiększenia retencji wody.	Szczegóły techniczne do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
38	Uwaga 38	Planowane miejsca postojowe dla rowerów w rejonie parkingu samochodowego, propozycja doposażenia w wiaty rowerowe lub wyznaczenie ich wewnątrz parkingu wielokondygnacyjnego.	Szczegóły techniczne do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.	Planowane miejsca postojowe dla rowerów w rejonie parkingu samochodowego, propozycja doposażenia w wiaty rowerowe lub wyznaczenie ich wewnątrz parkingu wielokondygnacyjnego.	Szczegóły techniczne do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
39	Uwaga 39	Pogorszenie warunków dla podopiecznych Miejskiego Centrum Opieki.	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób sposób jak najmniej ingerujący dla podopiecznych Miejskiego Centrum Opieki.		
40	Uwaga 40			Zbyt długie perony na przystanku "Prokocim Szpital".	Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
41	Uwaga 41	Nie spełnia warunku zatrzymania ruchu samochodowego przed Krakowem.	Celem projektu nie jest zatrzymanie ruchu samochodowego przed Krakowem tylko zachęcenie i wskazanie możliwości zmiany środka lokomocji z samochodu na tramwaj.	Nie spełnia warunku zatrzymania ruchu samochodowego przed Krakowem.	Celem projektu nie jest zatrzymanie ruchu samochodowego przed Krakowem tylko zachęcenie i wskazanie możliwości zmiany środka lokomocji z samochodu na tramwaj.
42	Uwaga 42	Połączyć drugą stroną peronów przyjazdowych nr 1 i 2 na pętli z chodnikiem przy ul. Czerwiakowskiego.	Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.		
43	Uwaga 43	Zaprojektować przejście dla pieszych w obrębie przecięcia się ul. Czerwiakowskiego z drogą wewnętrzną od strony zachodniej.	Ostateczne rozwiązania w zakresie organizacji ruchu zostaną ustalone na dalszym etapie prac projektowych. W opinii Projektanta lokalizacja przejść na drogach wewnętrznych nie jest potrzebna.		
44	Uwaga 44	Nie projektować przystanku na wysokości ul. Orwid. Linie autobusowe, które mają za zadanie obsłużyć szpital (np. 144, która zapewnia dobre połączenie z centrum), wjeżdżają specjalnie na ul. Jakubowskiego gdzie jest już przystanek w bezpośrednim sąsiedztwie ze szpitalami. Mieszkańcy bloków w bezpośrednim sąsiedztwie tego przystanku mają najwyżej 400 m do pobliskich („Jerzmanowskiego”, „Prokocim Szpital”, „Teligi”). Jakie ewentualne linie zatrzymywałyby się na tym przystanku autobusowym? Wszystkie oprócz tych, które wjeżdżają pod szpitale i przyspieszonych? Znacząco wydłużyłoby to czas przejazdu.	Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.	Nie projektować przystanku na wysokości ul. Orwid. Linie autobusowe, które mają za zadanie obsłużyć szpital (np. 144, która zapewnia dobre połączenie z centrum), wjeżdżają specjalnie na ul. Jakubowskiego gdzie jest już przystanek w bezpośrednim sąsiedztwie ze szpitalami. Mieszkańcy bloków w bezpośrednim sąsiedztwie tego przystanku mają najwyżej 400 m do pobliskich („Jerzmanowskiego”, „Prokocim Szpital”, „Teligi”). Jakie ewentualne linie zatrzymywałyby się na tym przystanku autobusowym? Wszystkie oprócz tych, które wjeżdżają pod szpitale i przyspieszonych? Znacząco wydłużyłoby to czas przejazdu.	Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
45	Uwaga 45	Zawęzić przejście dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Wielickiej i ul. Jerzmanowskiego od strony ul. Jerzmanowskiego do 4,00 m. W zamian za to poszerzyć przejścia przez ul. Wielicką do 6,00m.	Rozwiązania w zakresie szerokości przejść wynikają z analiz ruchu. Ostateczne rozwiązania w tym zakresie do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.		
46	Uwaga 46	Przenieść proj. przystanek tramwajowy „Jerzmanowskiego” przed skrzyżowanie (tak, aby perony były od strony centrum) celem zlikwidowania dodatkowego przejścia od strony Rżaki. Nie powinno się projektować aż tylu przejść przez taką drogę, a zwłaszcza, że następne przy osiedlu jest ok. 200 m dalej.	Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.		
47	Uwaga 47	Dopuszczyć możliwość wjazdu na P&R od strony centrum skracając w prawo, a nie tylko przez jednokierunkowy tunel.	Przyjęto założenie, że Park&Ride obsługuje kierunek od autostrady A4. Nie przewiduje się dużego zainteresowania korzystaniem P&R od strony centrum. Uwaga do ewentualnego uwzględnienia na dalszym etapie prac projektowych.		
48	Uwaga 48	Przeanalizować możliwość poszerzenia tunelu, aby uczynić go dwukierunkowym.	W wariantcie 1 nie przewiduje się budowy tunelu. W wariantcie W5 przewiduje się tunel dwukierunkowy.		
49	Uwaga 49	Jaki sens ma doprowadzanie drogi dla rowerów do domu spokojnej starości? (na skrzyżowaniu ul. Wielickiej i ul. Jerzmanowskiego wzdłuż planowanej drogi do P&R).	Przyjęte założenia w zakresie ruchu rowerowego wynikają z poczynionych uzgodnień.		
50	Uwaga 50	Zwiększyć promień łuku (rozjazdów) torów tramwajowych odbiegających na pętlę na skrzyżowaniu ul. Wielickiej i ul. Rydygiera, celem zwiększenia prędkości przejazdu.	Zmiana rozwiązań wpłynie na zwiększenie wymiarów pętli i zajętość terenu. Do ewentualnego wprowadzenia na dalszym etapie prac projektowych.		
51	Uwaga 51	Zamienić położeniem drogę rowerową z chodnikiem przy ul. Rydygiera od strony centrum, aby nie występowała kolizja między pieszymi, a rowerzystami.	Rozwiązania zgodne z Standardami rowerowymi Miasta Krakowa. Niezależnie od lokalizacji ścieżki zawsze będą występowała kolizja pieszych z rowerzystami w miejscu skrzyżowań.		

52	Uwaga 52	<p>Przeprojektować chodnik i drogę dla rowerów od planowanego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Rydygiera z ul. Czerwiakowskiego tak, aby biegiły w prostej linii od przejścia, a droga dla rowerów włączyła się tuż obok, na skrzyżowaniu (tak jak ma to miejsce po drugiej stronie).</p>	<p>Rozwiązanie zgodne z Standardami Rowerowymi i pieszymi miasta Krakowa. Do ewentualnej zmiany na dalszym etapie prac projektowych.</p>		
53	Uwaga 53	<p>W przypadku pozostawienia K&R, przeanalizować możliwość zawężenia ul. Czerwiakowskiego na odcinku od przecięcia z drogą wewnętrzną do skrzyżowania z ul. Rydygiera do 3,50 m oraz wprowadzenia ruchu jednokierunkowego w kierunku ul. Rydygiera, celem wyznaczenia parkingu dla mieszkańców pod kątem 45°.</p>	<p>Po ulicy Czerwiakowskiego przewiduje się ruch komunikacji autobusowej w związku z tym nie może być zawężona. Wprowadzenie dodatkowych miejsc postojowych możliwe na dalszym etapie projektowania.</p>		

W3	Odniesienie W3	W4	Odniesienie W4
Zabranie terenów zielonych oraz piesiego wybiegu.	Rozwiązania projektowe zgodnie z założeniami ingerują w zieleń w sposób ograniczony. Niestety nie ma możliwości zaprojektowania linii tramwajowej oraz dodatkowych elementów jak ścieżki rowerowe i chodniki bez ingerencji w zieleń.	Zablokowanie jedyne go wjazdu/wyjazdu na Osiedle Podłęska	Projektant w toku prowadzonych prac otrzymał wytyczne o konieczności zamknięcia ulicy Podłęskiej. Informacje przekazane przez mieszkańców jednoznacznie wskazują, że na tym etapie nie jest możliwe zamknięcie ulicy Podłęskiej, gdyż wjazd od Wielickiej stanowi na ten moment jedyną drogę dojazdu. Projektant wprowadził połączenie ulicy Podłęskiej z Wielicką w formie zjazdu. Wymaga to jednak usankcjonowania.
Dotarcie do szpitala na piechotę, bo żaden tramwaj nie jedzie przez sam szpital.	Ukształtowanie sytuacyjno-wysokościowe ulicy Konstaneckiego i Jakubowskiego uniemożliwiają wprowadzenie linii tramwajowej pod sam szpital bez znaczących zmian w ukształtowaniu tych ulic i wykupu gruntów.	Poprawa komunikacji ze szpitalem, jeśli zostanie zlikwidowany przystanek "Jarzmowski", a powstanie przystanek "Os. Rżaka" na skrzyżowaniu Wielickiej i Rydygiera	Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
Rozwiązanie to ma potencjał i poprawiłoby komunikację między osiedlami gdyby trasa została przedłużona do ul. Kosocickiej a następnie po przejściu pod estakadą dalej po trasie "zielonej" wariantu W4 z pętlą po drugiej stronie autostrady.	Propozycja do roważenia na dalszym etapie prac projektowych.	Duże natężenie hałasu, kilkakrotnie powtarzane.	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób sposób jak najmniej ingerujący dla mieszkańców i środowisko. Nie da się wykonać budowy linii w sposób całkowicie nieingerujący w życie mieszkańców
Wariant nie ma wpływu na poprawę komunikacji Osiedla Rżaka	Wariant przebiega w bliskim sąsiedztwie osiedla przy szpitalu w związku z tym dla części mieszkańców poprawi obsługę komunikacyjną.	Kosztowny wariant - budowa wiaduktu nad drogą.	Warianty wymagające budowy dodatkowych obiektów inżynierskich jak estakada, tunel zapewniają większy komfort dla pasażerów i niezawodność linii. Wiąże się to jednak z zwiększonymi kosztami.
Pętla oraz parking powinien znajdować się od strony ulicy Kostaneckiego, wjazd również powinien odbywać się od skrzyżowania Wielickiej z Kostaneckiego. Dzięki takiemu rozwiązaniu nie powstanie paraliż na dwóch dużych skrzyżowaniach i pobliskich osiedlach.	Zgodnie z wytycznymi i ustaleniami pętla i parking miały znajdować się jak najbliżej autostrady A4 w celu umożliwienia przesiadki na komunikację miejską jak najdalej od centrum.	Pomysł przekroczenia autostrady wydaje się być dosyć osobliwy, bo jeżeli w przyszłości mieszkańcy Wielickiej mieliby korzystać z komunikacji tramwajowej do centrum Krakowa, to zrobią to w przypadku szybkiego i sprawnego połączenia, a ta propozycja ma walor turystyczny.	Przejazd tramwaju z Wielicki do Krakowa w wariantcie W4 nie wydłuży znacząco podróży. Tramwaj jadący z Wielicki nie będzie musiał wjeżdżać na pętlę.
Wariant ten nie usprawni komunikacji dla mieszkańców a jedynie jest dobry dla szpitala.	Wariant przebiega w bliskim sąsiedztwie osiedla przy szpitalu w związku z tym dla części mieszkańców poprawi obsługę komunikacyjną.	Bardzo bliska lokalizacja lokalizacja bloków mieszkalnych do pętli oraz nowej linii tramwajowej hałas oraz zajętość terenów zielonych.	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób sposób jak najmniej ingerujący dla mieszkańców i środowisko. Nie da się wykonać budowy linii w sposób całkowicie nieingerujący w życie mieszkańców
Wariant najlepszy dla starszych osób, którzy mają problem z poruszaniem się. Przystanek Marii Orwid nie będzie brany przez nich pod uwagę.	Brak konieczności odniesienia.	Dodatkowe przystanki w rejonie ul. Marii Orwid wydłużają czas dojazdu i zmniejszają atrakcyjność proponowanego P&R.	Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
Proponowany przebieg linii tramwajowej nie jest interesujący dla pacjentów szpitala, ani dla mieszkańców osiedla Rżaka, ponieważ ulokowanie przystanków jest dalekie od szpitala, jedynie istniejący autobus spełnia te wymagania.	Linia tramwajowa w wariantcie 3 przebiega pomiędzy szpitalem a osiedlem w związku z tym skraca czas dotarcia do osiedla i szpitala. Uwaga bezasadna.	Zastosowanie na linii tramwajowej luk o dużym promieniu pozwalających na przejazd np.. Z prędkością 50km/h.	Rozwiązania geometryczne linii tramwajowej spełniają wymagania nałożone przez Inwestora. Rozwiązania zapewniają możliwość przebycia całego odcinka z prędkością komunikacyjną co najmniej 25km/h.
Przystanki „Miejskie Centrum Opieki” można by przybliżyć do istniejącej pętli.	Ostateczna lokalizacja przystanków do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.	Nadroższy wariant, który nie spełnia założenia	Brak możliwości odniesienia do uwagi, gdyż nie wskazano jakiego założenia nie spełnia.
Tramwaj wjedzie do lasu zamiast do osiedla.	Linia tramwajowa w wariantcie 3 przebiega pomiędzy szpitalem a osiedlem w związku z tym skraca czas dotarcia do osiedla i szpitala. Uwaga bezasadna.	Zniszczenie istniejącej infrastruktury	Infrastruktura będąca w kolizji z linią zostanie odbudowana lub przebudowana.
Zmniejszenie rozmiaru pętli, pozbycie się z niej części autobusowej. Dla autobusów tak odległa od ul. Wielickiej lokalizacja może być dość problematyczna i wcale nie mieć wartości dodanej.	Połączenie pętli autobusowej z tramwajową wynika z uzyskanych wytycznych. Zmiana tych założeń możliwa na dalszym etapie prac projektowych.	Duża uciążliwość dla mieszkańców Kurczaba	Wariant W4 przebiega najbliżej bloków przy ulicy Kurczaba. Zastosowane rozwiązania w postaci ekranów i "cichego torowiska" ograniczą oddziaływanie inwestycji dla mieszkańców. Wariant ten umożliwia bezkolizyjny przejazd w kierunku Wielickiej z uwagi na brak konieczności przejazdu przez jezdnie ulicy Wielickiej.
Bardzo duża odległość P&R od pętli (prawie 500 m w linii prostej)	W wariantcie 3 brak możliwości zmniejszenia odległości P&R od pętli. Najbliższy przystanek zlokalizowany jest przy P&R przy Jerzmanowskiego.	Duża uciążliwość ruchu pojazdów	Uwaga niejasna. Ulica Wielicka jest obciążona ruchem samochodowym, a rozwiązania projektowe wpłyną na jego ograniczenia, a nie zwiększenie.
Nie spełnia warunku zatrzymania ruchu samochodowego przed Krakowem.	Celem projektu nie jest zatrzymanie ruchu samochodowego przed Krakowem tylko zachęcenie i wskazanie możliwości zmiany środka lokomocji z samochodu na tramwaj.	Wydłużenie trasy przez autostradę i do Wielicki jest pozbawione logiki.	Budowa linii w wariantcie 4 jest dostępna dla większej ilości mieszkańców.

Zawężić pasy ruchu na ul. Teligi z 3,50 m do 3,00 m. Zgodnie z przepisami dla drogi klasy Z szerokość pasów ruchu powinna wynosić 3,00m.	Przyjęto normatywne szerokości pasów ruchu. Zmiana przekroju poprzez zawężenie pasów ruchu bądź zmniejszenie ilości pasów możliwa na dalszym etapie projektowania.	Wariant ten powieła połączenia autobusowe na ul. Wielickiej.	Budowa linii tramwajowej stanowi uzupełnienie sieci komunikacyjnej.
Wadą tego rozwiązania jest konieczność 2-krotnego przecięcia ul. Teligi i ul. Wielickiej	Wszystkie warianty poza tunelowymi wymagają 2-krotnego przecięcia ulicy Wielickiej.	Ułożenie przystanków tramwajowych wydaje się być losowe a odległości między nimi są bardzo małe co powoduje spadek prędkości komunikacyjnej a tym samym spadek atrakcyjności tego środka transportu.	Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatkanie lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
Po poszerzeniu ulicy Wielickiej od strony szpitala wariant do zaakceptowania, dodatkowo ten wariant umożliwia dojazd tramwaju do os. Rżąka.	Brak konieczności odniesienia.	Pętla wraz z P&R znajdują się daleko od wszystkiego. Wjazd na parking z autostrady w W4 wydaje się być opcją nigdy niewybraną.	Dojazd z autostrady A4 od strony Tarnowa do Pętli i P+R na ten moment wymaga nadłożenia drogi. Rozwiązaniem tej sytuacji być może jest dostosowanie projektowanej estakady również do ruchu samochodowego.
Nie powinno się rozdzielać pasów jezdni, aby wjazd z ul. Kurczaba był w dwie strony.	Wprowadzenie linii tramwajowej na środek skrzyżowania wynika z wymogu aby zapewnić na skrzyżowaniu pełny węzeł rozjazdowy. Przyjęte założenia uniemożliwiają bezpośredni przejazd z Kurczaba w kierunku Wielickiej. W związku z tym wprowadzono skrzyżowanie typu rondo przy Wallenroda.	Pętla tramwajowa jest źle zaprojektowana, ma tylko jeden tor dla linii kończącej, ponieważ drugi służy tylko jako mijanka.	Uwaga zostanie uwzględniona w dokumentacji. Doprojektowano przystanek odjazdowy.
Hałas oraz dewastacja zieleni.	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób sposób jak najmniej ingerujący dla mieszkańców i środowisko. Nie da się wykonać budowy linii w sposób całkowicie nieingerujący w życie mieszkańców	Kosztowny wariant ze względu na budowę estakady nad A4	Warianty wymagające budowy dodatkowych obiektów inżynierskich jak estakada, tunel zapewniają większy komfort dla pasażerów i niezawodność linii. Włączyć się to jednak z zwiększonymi kosztami.
Wadą jest pętla blisko budynków mieszkalnych.	Pętla autobusowo-tramwajowa zlokalizowana w dalekiej odległości od celów ruchu nie była by wykorzystywana.		
Wariant ten ingeruje w obszar cenny przyrodniczo. Zajezdnia za szpitalem i parkiem na Rżące nie pomoże komunikacyjnie miastu Kraków.	Wariant 3 zakłada możliwie najkrótszą drogę do szpitala. Zakres ingerencji w tereny zielone zostanie uszczegółowiony na dalszym etapie prac projektowych po ewentualnym wyborze tego wariantu do dalszej realizacji.	Zawężić jezdnię ul. Wielickiej na schodnym wlocie na skrzyżowaniu z ul. Teligi w celu poszerzenia przystanku tramwajowego w stronę Wielickiej - pasy ruchu 4x3m + 1x3,5m = 15,5m zamiast obecnie planowanych 17,5m	Zaprojektowano rozwiązania geometryczne zgodnie z warunkami technicznymi. Zmiana parametrów (szerokości pasów czy też ilości pasów) wymaga uzyskania opinii.
Brak połączenia P&R z tramwajem.	P&R znajduje się przy przystanku autobusowej. W przypadku przedłużenia linii tramwajowej w kierunku Wielickiej przystanek będzie przy P&R na wysokości ulicy Jerzmanowskiego.	Lokalizacja punktów mobilności nie powinna utrudniać ruchu pieszego, a także ingerować w skrajnie jezdni i dróg rowerowych.	Punkty mobilności nie ingerują w skrajnie jezdni i dróg rowerowych. Znajdować się będą poza jezdnią, chodnikiem i ścieżką rowerową
Brak przystanku autobusowego „Prokocim Szpital” w kierunku Rżąki (za skrzyżowaniem).	W stanie istniejącym również brak takiego przystanku.		
Niezrozumiałe jest to dlaczego przystanek tramwajowy „Prokocim Szpital” w stronę centrum ma 75m, a w stronę osiedli 90m.	Rozbieżności wynikają z dostępności terenu. Ostateczne parametry przystanków, ich lokalizacja i długość do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.		
Wprowadzenie ruchu tramwajowego na środek drogi: wydłuża czas dojazdu na przystanek z osiedli, koliduje z ruchem kołowym, zmniejsza prędkość komunikacyjną tramwaju.	Tramwaj w pasie dzielącym stanowi kompromis w lokalizacji pomiędzy prawą bądź lewą stroną ulicy Wielickiej. Każde rozwiązanie poza tunelowym koliduje z ruchem kołowym. Zakłada się priorytet dla komunikacji tramwajowej w sterowaniu sygnalizacji świetlnej.	Przystanek autobusowy na ul. Teligi (strona północna) nie projektować w zatoce autobusowej tylko na jezdni.	Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatkanie lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
Wariant ten omija większą część osiedla i nie będzie można zrealizować połączenie z Wielicką	Każdy z wariantów umożliwia przedłużenie w kierunku Wielickiej. W wariantcie tym tramwaj jadący w kierunku Wielickiej nie będzie wjeżdżał na pętlę.	Zachować czytelność układu dróg rowerowych.	Układ dróg rowerowych wynika z przedmiotu zamówienia oraz uzgodnień.
Zawężić jezdnię ul. Wielickiej na schodnym wlocie na skrzyżowaniu z ul. Teligi w celu poszerzenia przystanku tramwajowego w stronę Wielickiej - pasy ruchu 4x3m + 1x3,5m = 15,5m zamiast obecnie planowanych 17,5m	Zaprojektowano rozwiązania geometryczne zgodnie z warunkami technicznymi. Zmiana parametrów (szerokości pasów czy też ilości pasów) wymaga uzyskania opinii.	Uzasadnić konieczność projektowania prawoskrętu Teligi -> Wielicka jako dwupasowego.	Jednym z celów analiz było (o ile to możliwe) osiągnięcie możliwie dobrych warunków ruchu w ciągu ul. Wielickiej i dróg podporządkowanych z uwagi na fakt, że zmniejszenie liczby pasów ruchu przekłada się na znaczne pogorszenie warunków ruchu i wzrost strat czasu na skrzyżowaniach. W trakcie zbierania opinii Jednostek opiniujących dokument otrzymano uwagi, że na skrzyżowaniu ul. Teligi i Wielickiej należy zaproponować rozwiązania projektowe, które w miarę możliwości nie pogorszą warunków ruchu na wlotach. Dlatego projektant nie zakładał zmniejszenia liczby pasów, co może mieć miejsce podczas projektu wykonawczego

Lokalizacja punktów mobilności nie powinna utrudniać ruchu pieszego, a także ingerować w skrajnię jezdni i dróg rowerowych.	Punkty mobilności nie ingerują w skrajnię jezdni i dróg rowerowych. Znajdować się będą poza jezdnią, chodnikiem i ścieżką rowerową	Wariant niekorzystny pod kątem przesiadek na skrzyżowaniu ul. Wielickiej - Teligi - Konstaneckiego. Za daleko jest zlokalizowany przystanek w stronę Nowego Bieżanowa.	Lokalizacja przystanku wynika z uwarunkowań geometrycznych. Zmiana lokalizacji przystanku do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
Wzdłuż ul. Teligi jezdnię północną nie projektować z dwoma pasami i zatoką autobusową. Na odcinku od skrzyżowania ul. Teligi z Wallenroda do skrzyżowania z ul. Kurczaba ulica Teligi powinna mieć przekrój 2x1 z dodatkowymi zatokami do parkowania pojazdów.	Do ustalenia przez Zamawiającego na dalszym etapie projektowania. Zaproponowane rozwiązania ujęte jest w wariantach W4	Przejazd przez skrzyżowanie będzie wymagał dużych strat czasu ze strony m.in.. Rowerzystów.	Zaprojektowane rozwiązania geometryczne w zakresie rowerowym dostosowano do ukształtowania linii tramwajowej. Przyjęto możliwe krótkie drogi przemieszczenia się pieszych i rowerzystów. Przyjęta geometria i lokalizacja linii uniemożliwia zmiany.
Projektowany chodnik wzdłuż ul. Rafała Czerwiakowskiego należy odsunąć od jezdni i utworzyć między nimi zieleniec w miejscach gdzie jest na to miejsce i nie koliduje z istniejącą zielenią wysoką.	Możliwe "meandrowanie" chodnika. Do ewentualnego wprowadzenia na dalszym etapie prac projektowych.	Parking przy węźle A4 nie będzie zachęcał kierowców do zostawienia samochodu P&R skoro ul. Wielicka nadal pozostanie w obecnym kształcie tak szeroka i łatwa do przejechania w stronę centrum.	Analizy i prognozy wykazują zainteresowanie przesiadką z samochodu na komunikację miejską w każdym z wariantów.
Przystanek autobusowy na ul. Teligi (strona północna) nie projektować w zatoce autobusowej tylko na jezdni.	Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdni) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.	Spadek prędkości i płynności ruchu tramwajowego w związku z koniecznością przejazdu przez skrzyżowanie	Przyjęte rozwiązania geometryczne spełniają wymaganą przez Zamawiającego prędkość na linii tramwajowej.
Zachować czytelność układu dróg rowerowych.	Układ dróg rowerowych wynika z przedmiotu zamówienia oraz uzgodnień.	Uciążliwy wariant dla mieszkańców Nowy Prokocim.	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób sposób jak najmniej oddziałujący na życie mieszkańców i środowisko. Nie ma możliwości budowy linii w mieście bez ingerencji w życie mieszkańców i środowisko.
Uzasadnić konieczność projektowania prawoskrętu Teligi -> Wielicka jako dwupasowego.	Jednym z celów analiz było (o ile to możliwe) osiągnięcie możliwie dobrych warunków ruchu w ciągu ul. Wielickiej i dróg podporządkowanych z uwagi na fakt, że zmniejszenie liczby pasów ruchu przekłada się na znaczne pogorszenie warunków ruchu i wzrost strat czasu na skrzyżowaniach. W trakcie zbierania opinii Jednostek opiniujących dokument otrzymano uwagi, że na skrzyżowaniu ul. Teligi i Wielickiej należy zaproponować rozwiązania projektowe, które w miarę możliwości nie pogorszą warunków ruchu na wlotach. Dlatego projektant nie zakładał zmniejszenia liczby pasów, co może mieć miejsce podczas projektu wykonawczego	Nie spełni swojej roli, ponieważ nie będzie przebiegał bezpośrednio do Szpitala.	Głównym celem wariantu jest poprawa komunikacji w rejonie osiedla Rżaką oraz możliwość przedłużenia linii w kierunku Wieliczki. Poprawa dojazdu do szpitala jest realizowana przez dodatkowy przystanek przy Marii Orwid. Wariantem gdzie głównym priorytetem jest Szpital jest wariant W3
Lepiej byłoby wykonać przystanki tramwajowe (te na wysokości ul. Orwid) tuż za skrzyżowaniem z Wielickiej w stronę południową, aby przybliżyć przystanki do planowanego P&R.	Ostateczna lokalizacja przystanków do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.	Zmiana usytuowania pętli w rejon Szpitala Uniwersyteckiego i Miejskiego Centrum Opieki.	Skrócenie linii tramwajowej i doprowadzenie jej do szpitala zakłada wariant 3.
Zaprojektować ciąg pieszy wzdłuż torowiska po stronie zachodniej od przejazdu na ul. Jakubowskiego od pętli tramwajowej. Będzie to najkrótsza droga do szpitala przy Jakubowskiego.	Rozwiązania projektowe wynikają z dostępności terenu.	Skrajne prawe pasy na ul. Wielickiej przeznaczyć pod komunikację autobusową przy jednoczesnej rezygnacji z zatok autobusowych na rzecz przystanków autobusowych wyznaczonych na jezdni.	Zmiana wymaga uzgodnienia z ZDM i ZTP oraz przeprowadzenia ponownych analiz ruchowych.
Ominięcie osiedla Zielone Wzgórze i brak komunikacji do Wieliczki	Wariant 3 zakłada budowę linii w rejonie szpitali. Kontynuacja linii do Wieliczki jest możliwa. Tramwaj jadący do Wieliczki nie wieżdża na pętlę przy os. Rżaką.	Zadaszenie pętli tramwajowej z uwagi na znaczne rozmiary przekrycia, propozycja wykonania w formie dachu typu zielonego w celu zwiększenia retencji wody.	Szczegóły techniczne do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.

W5	Odniesienie W5	W7	Odniesienie W7
Minusem jest pętla i "Park & Ride" po lewej stronie przy wjeździe do miasta.	Rozwiązania projektowe zakładają możliwość lokalizacji pętli i parkingu nie tylko po lewej stronie ale również po prawej w wariantcie W4.	Zwiększony hałas, większa ilość spalin oraz większa liczba samochodów.	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób najmniej uciążliwy dla mieszkańców i w środowisko. Inwestycja powinna zmniejszyć a nie zwiększyć ilość samochodów w ciągu ulicy Wielickiej.
Betonowanie torowiska nie jest dobrym pomysłem	We wszystkich wariantach zaprojektowano torowisko zielone. W wariantcie, który zakłada prowadzenie autobusu wraz z tramwajem zaprojektowano torowisko betonowe.	Remont sparaliżuje tę część miasta na wiele lat.	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób najmniej uciążliwy dla mieszkańców i w środowisko. Inwestycja z uwagi na swój zakres i lokalizację wymaga ingerencji i przebudowy infrastruktury.
Zwiększony hałas, większa ilość spalin oraz większa liczba samochodów	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób najmniej uciążliwy dla mieszkańców i w środowisko. Inwestycja powinna zmniejszyć a nie zwiększyć ilość samochodów w ciągu ulicy Wielickiej.	Minusem jest pętla i "Park & Ride" po lewej stronie przy wjeździe do miasta.	Rozwiązania projektowe zakładają możliwość lokalizacji pętli i parkingu nie tylko po lewej stronie ale również po prawej w wariantcie W4.
Remont sparaliżuje tę część miasta na wiele lat.	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób najmniej uciążliwy dla mieszkańców i w środowisko. Inwestycja z uwagi na swój zakres i lokalizację wymaga ingerencji i przebudowy infrastruktury.	Zablokowanie dojazdu na ul. Podłęską od ul. Wielickiej.	Projektant w toku prowadzonych prac otrzymał wytyczne o konieczności zamknięcia ulicy Podłęskiej. Informacje przekazane przez mieszkańców jednoznacznie wskazują, że na tym etapie nie jest możliwe zamknięcie ulicy Podłęskiej, gdyż wjazd od Wielickiej stanowi na ten moment jedyną drogę dojazdu. Projektant wprowadził połączenie ulicy Podłęskiej z Wielicką w formie zjazdu. Wymaga to jednak usankcjonowania.
Wadą tego rozwiązania jest konieczność 2-krotnego przecięcia ul. Teligi i ul. Wielickiej	Rozwiązanie wynika z przyjętych założeń, gdzie linia tramwajowa prowadzona jest w pasie dzielącym.	Wadą jest zajęcie terenów zielonych w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych, ale mniejsza ilość spalin z samochodów przez mniejszą kolejkę na skrzyżowaniu.	Brak konieczności odniesienia się.
Brak przystanku przy ul. Marii Orwid.	Każdy z wariantów zakłada budowę przystanku przy Marii Orwid.	Istotnym mankamentem tego wariantu jest umiejscowienie przystanku autobusowego w kierunku Wieliczki za skrzyżowaniem.	Uwaga niejasna. Nie wiadomo o jakim skrzyżowaniu mowa oraz o jakiej relacji. W przypadku skrzyżowania Wielicka-Teligi przystanki autobusowe są na wlotach Teligi i Wielickiej oraz na wylocie Wielickiej.
W perspektywie 10 lat jest to najkorzystniejszy wariant ze względu na realizację linii tramwajowej w tunelu. Kilukrotnie powtarzane uwagi.	Brak konieczności odniesienia.	Niezrozumiałe rozdzielanie ciągu pieszego i rowerowego z pominięciem ekranów akustycznych. Jeśli wariant ten zakłada uratowanie kilku drzew to lepszym pomysłem byłoby nasadzenie nowych w innym miejscu, ponieważ zostawienie zaledwie kilku drzew może powodować jedynie uszkodzenia nawierzchni.	Przyjęte rozwiązania zgodnie z uwagami ZMM zakładają jak największą ochronę istniejących drzew. Rozwiązania do uszczegółowienia na dalszym etapie.
Zablokowanie dojazdu na ul. Podłęską od ul. Wielickiej.	Projektant w toku prowadzonych prac otrzymał wytyczne o konieczności zamknięcia ulicy Podłęskiej. Informacje przekazane przez mieszkańców jednoznacznie wskazują, że na tym etapie nie jest możliwe zamknięcie ulicy Podłęskiej, gdyż wjazd od Wielickiej stanowi na ten moment jedyną drogę dojazdu. Projektant wprowadził połączenie ulicy Podłęskiej z Wielicką w formie zjazdu. Wymaga to jednak usankcjonowania.	Wybudowanie ronda sparaliżuje cały odcinek od Wieliczki i autostrady.	Ruch na kierunku autostrada A4 - Centrum odbywa się będzie w tunelu pod rondem.
Powielą obecną sieć komunikacyjną na ul. Wielickiej.	Budowa linii tramwajowej stanowi uzupełnienie sieci komunikacyjnej.	Wariant ten wymaga dużych nakładów finansowych.	Warianty wymagające budowy dodatkowych obiektów inżynierskich jak estakada, tunel zapewniają większy komfort dla pasażerów i niezawodność linii. Wiąże się to jednak z zwiększonymi kosztami.
Negatywna opinia dla budowy parkingu wielopoziomowego.	Budowa parkingu wielopoziomowego zapewnia zmniejsza zajętość terenu. Przyjęte założenia tj. Budowa parkingu na 500 pojazdów w układzie poziomym zajęła by dużo więcej terenu, który nie jest dostępny.	Nie spełnia założeń poprawy dojazdu do szpitala uniwersyteckiego.	Głównym celem wariantu jest poprawa komunikacji w rejonie osiedla Rząka oraz możliwość przedłużenia linii w kierunku Wieliczki. Poprawa dojazdu do szpitala jest realizowana przez dodatkowy przystanek przy Marii Orwid. Wariantem gdzie głównym priorytetem jest Szpital jest wariant W3
Zajezdnia i parking na osiedlu Rząka nie poprawi komunikacji z Wielicką.	Rozwiązanie umożliwiła przesiadkę z samochodu na tramwaj w rejonie osiedla Rząka. W założeniu zmniejszy się ruch ciężący do centrum Krakowa. Rozwiązania umożliwiają przyszłościową rozbudowę linii do Wieliczki	Niekorzystna sygnalizacja na skrzyżowaniu Wielickiej i Orwid.	
Przystanki na różnych poziomach z uwagi na tunel tramwajowy.	Uwaga niezrozumiała. W wariantcie W5 przystanki występują na poziomie -1.	Wadą tego rozwiązania jest konieczność 2-krotnego przecięcia ul. Teligi i ul. Wielickiej	
Przystanki tunelowe długości 45m w przyszłości, mogłyby stanowić problem wydajnościowy, czy również wtedy, kiedy miasto zdecydowało by się na tramwaje dłuższe.	Wymiary przystanków zgodnie z wytycznymi ZTP i MPK.	Powielą obecną sieć komunikacyjną na ul. Wielickiej.	Budowa linii tramwajowej stanowi uzupełnienie sieci komunikacyjnej.

Można dołożyć rondo nad tunelem.	Zmiana typu skrzyżowania możliwa, jednak zasadność tego celu wymaga wykonanie dodatkowych analiz ruchu.	Negatywna opinia dla budowy parkingu wielopiętrowego.	Budowa parkingu wielopiętrowego zapewnia zmniejsza zajętość terenu. Przyjęte założenia tj. Budowa parkingu na 500 pojazdów w układzie poziomym zajęła by dużo więcej terenu, który nie jest dostępny.
Wariant z tramwajem w tunelu jest bardzo niewygodny dla osób starszych i osób z ograniczoną możliwością poruszania się, których celem jest Szpital Uniwersytecki.	Wariant tunelowy zapewnia obsługę osób starszych i niepełnosprawnych przez dodatkowe urządzenia jak windy i pochylnie.	Zajęcia i parking na osiedlu Rząka nie poprawi komunikacji z Wielicką.	Rozwiązanie umożliwia przesiadkę z samochodu na tramwaj w rejonie osiedla Rząka. W założeniu zmniejszy się ruch ciężący do centrum Krakowa. Rozwiązania umożliwiają przyszłościową rozbudowę linii do Wielicki
Uciążliwy wariant dla mieszkańców Nowy Prokocim.	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób sposób jak najmniej oddziaływały na życie mieszkańców i środowisko. Nie ma możliwości budowy linii w mieście bez ingerencji w życie mieszkańców i środowisko.	Przystanek „Prokocim Szpital” od centrum wydaje się być za wąski. Trzeba by przemyśleć opcje bez zatoczki autobusowej, by poszerzyć peron.	Szerokości przystanków dostosowano do wytycznych jednostek miejskich.
Zamiast parkingu zagospodarowanie terenu zielonego, wybudowanie boiska dla dzieci i młodzieży.	Poza zakresem analizy.	Przystanek autobusowy na ul. Wielickiej w stronę centrum - zaprojektować bez zatoki. Na tym wylocie są dwa pasy, co przy jednoczesnym tunelu na głównym ciągu jest bezzasadne. Prawy pas przeznaczyć na przystanek autobusowy, a zaoszczędzone miejsce przeznaczyć na poszerzenie peronu autobusowo-tramwajowego.	Zaproponowane rozwiązanie zmniejszy przepustowość skrzyżowania. Wymagane przeprowadzenie analizy.
Przebieg blisko zabudowań mieszkalnych.	Budowa linii tramwajowej zaprojektowana została w sposób sposób jak najmniej oddziaływały na życie mieszkańców i środowisko. Nie ma możliwości budowy linii w mieście bez ingerencji w życie mieszkańców i środowisko.	Przeanalizować możliwość wydłużenia jezdni głównej w tunelu i kształtowania nad nią na poziomie "0" jezdni dodatkowej	Do przeanalizowania na dalszym etapie prac projektowych po decyzji Zamawiającego.
Przeanalizować możliwość poszerzenia tunelu, aby uczynić go dwukierunkowym.	Tunel został zaprojektowany jako dwukierunkowy.	Zawęzić jezdnię zachodniego wlotu ul. Wielickiej do ronda na poziomie "0" do jednego pasa ruchu - dwa pasy ruchu wprowadzić dopiero na wysokości przystanku autobusowego. Podobnie wykonać po stronie wschodniej - zawęzić wschodni wlot ul. Wielickiej do ronda do jednego pasa ruchu - dzięki temu będzie można ograniczyć wycinkę zieleni.	Rozwiązanie do uszczegółowienia na dalszym etapie prac projektowych.
Jaki sens ma doprowadzanie drogi dla rowerów do domu spokojnej starości? (na skrzyżowaniu ul. Wielickiej i ul. Jerzmanowskiego wzdłuż planowanej drogi do P&R).	Przyjęte założenia w zakresie ruchu rowerowego wynikają z poczynionych uzgodnień.	Wzdłuż ul. Teligi nie projektować przejść przez dwa pasy ruchu (dzięki czemu będzie można ograniczyć ilość sygnalizacji świetlanych). Zawęzić je do 1 pasa ruchu i prawy pas przeznaczyć na parkowanie (jak ma to miejsce w stanie obecnym) na odcinku od skrzyżowania z ul. Kurczaba do skrzyżowania z ul. Wallenroda. Natomiast na odcinku od Kurczaba do ronda z ul. Wielicką należy projektować jezdnię północną jako dwupasową, gdzie prawy pas ruchu będzie przeznaczony na przystanek autobusowy (wspólny z przystankiem tramwajowym).	Zmiana przekroju ulicy Teligi wymaga akceptacji jednostek miejskich.
Skrajne prawe pasy na ul. Wielickiej przeznaczyć pod komunikację autobusową przy jednoczesnej rezygnacji z zatok autobusowych na rzecz przystanków autobusowych wyznaczonych na jezdni.	Zmiana wymaga uzgodnienia z ZDM i ZTP oraz przeprowadzenia ponownych analiz ruchowych.	Lokalizacja punktów mobilności nie powinna utrudniać ruchu pieszego, a także ingerować w skrajnie jezdni i dróg rowerowych.	Punkty mobilności nie ingerują w skrajnie jezdni i dróg rowerowych. Znajdować się będą poza jezdnią, chodnikiem i ścieżką rowerową
Zadaszenie pętli tramwajowej z uwagi na znaczne rozmiary przekrycia, propozycja wykonania w formie dachu typu zielonego w celu zwiększenia retencji wody.	Szczegóły techniczne do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.	Projektowany chodnik wzdłuż ul. Rafała Czerwiakowskiego należy odsunąć od jezdni i utworzyć między nimi zieleniec w miejscach, gdzie jest na to miejsce i nie koliduje to z istniejącą zielenią wysoką.	Możliwe "meandrowanie" chodnika. Do ewentualnego wprowadzenia na dalszym etapie prac projektowych.
Planowane miejsca postojowe dla rowerów w rejonie parkingu samochodowego, propozycja doposażenia w wiaty rowerowe lub wyznaczenie ich wewnątrz parkingu wielokondygnacyjnego.	Szczegóły techniczne do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.	Skrajne prawe pasy na ul. Wielickiej przeznaczyć pod komunikację autobusową przy jednoczesnej rezygnacji z zatok autobusowych na rzecz przystanków autobusowych wyznaczonych na jezdni.	Zmiana wymaga uzgodnienia z ZDM i ZTP oraz przeprowadzenia ponownych analiz ruchowych.
Skorygować geometrię tunelu – w szczególności na jego początku od strony centrum, aby tramwaj mógł tam przejechać z maksymalną możliwą prędkością.	Geometrię tunelu dostosowano do przebiegu linii tramwajowej. Parametry linii tramwajowej wynikają z przepisów oraz uzgodnień i wytycznych.	Wariant niezgodny z polityką transportową miasta – spowoduje jeszcze większe korki w centrum, w rejonie Matecznego i Powstańców Wilkpl.	Uwaga niezasadna.
Zapewnić możliwość przejazdu przez tunel z prędkością maksymalną 60-80 km/h przynajmniej na odcinkach bez rozjazdów i przystanków.	Parametry linii tramwajowej wynikają z przepisów oraz uzgodnień i wytycznych.	Brak bezpieczeństwa - w sąsiedztwie plac zabaw.	Uwaga niejasna. Wzdłuż inwestycji nie przewiduje się budowy placu do zabaw.
Zawęzić pasy ruchu na ul. Teligi z 3,50 m do 3,00 m. Zgodnie z przepisami dla drogi klasy Z szerokość pasów ruchu powinna wynosić 3,00m.	Przyjęto normatywne szerokości pasów ruchu. Zmiana przekroju poprzez zawężenie pasów ruchu bądź zmniejszenie ilości pasów możliwa na dalszym etapie projektowania.	Zlikwidować peron autobusowy za planowanym rondem.	Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.

<p>Nie projektować sygnalizacji świetlnej na przejściu w obrębie skrzyżowania ul. Teligi z ul. Kurczaba.</p>	<p>Sygnalizacja świetlna wymagana jest przy przekraczaniu dwóch pasów ruchu w jednym kierunku.</p>	<p>Zadaszenie pętli tramwajowej z uwagi na znaczne rozmiary przekrycia, propozycja wykonania w formie dachu typu zielonego w celu zwiększenia retencji wody.</p>	<p>Szczegóły techniczne do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.</p>
<p>Nie projektować przystanku na wysokości ul. Orwid. Linie autobusowe, które mają za zadanie obsłużyć szpital (np. 144, która zapewnia dobre połączenie z centrum), wjeżdżają specjalnie na ul. Jakubowskiego gdzie jest już przystanek w bezpośrednim sąsiedztwie ze szpitalami. Mieszkańcy bloków w bezpośrednim sąsiedztwie tego przystanku mają najwyżej 400 m do pobliskich („Jerzmanowskiego”, „Prokocim Szpital”, „Teligi”). Jakże ewentualne linie zatrzymywałyby się na tym przystanku autobusowym? Wszystkie oprócz tych, które wjeżdżają pod szpitale i przyspieszonych? Znacząco wydłużyłoby to czas przejazdu.</p>	<p>Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.</p>	<p>Planowane miejsca postojowe dla rowerów w rejonie parkingu samochodowego, propozycja doposażenia w wiaty rowerowe lub wyznaczenie ich wewnątrz parkingu wielokondygnacyjnego.</p>	<p>Szczegóły techniczne do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.</p>
<p>Dla wygody pasażerów przeanalizować możliwość zaprojektowania 1 pary peronów naprzeciwko siebie od strony centrum przy ul. Wielickiej i 1 pary od strony ul. Teligi likwidując peron od strony Rżąki. Takie rozwiązanie znacząco skróciłoby czas przejścia między przystankami. Tramwaje jadące z centrum do Bieżanowa mogłyby zatrzymywać się tylko raz od strony miasta, a ewentualne tramwaje z Bieżanowa w kierunku Rżąki/Wieliczki – na peronach od strony ul. Teligi (tak jak linie 8, 19 i 22 na przystanku „tagiewniki SKA”).</p>	<p>Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.</p>	<p>Przenieść peron autobusowy przystanku „Prokocim Szpital” w kierunku skrzyżowania z ul. Wielicką celem połączenia go w 1 peron autobusowo-tramwajowy.</p>	<p>Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.</p>
<p>Jeśli powstnie przystanek ul. Orwid należy zapewnić ciągłość chodnika ul. Wielickiej bez żadnych przejść przed skrzyżowaniem z ul. Orwid (przy zejściu do przystanku w tunelu w kier. Rżąki). Obecnie przedstawione rozwiązanie jest wręcz komiczne i karygodne. Dodatkowo przystanek autobusowy w kierunku Wieliczki powinien być zlokalizowany w zatoce, aby nie blokował ruchu.</p>	<p>Zmieniono rozwiązanie chodnika.</p>	<p>Nie projektować przystanku na wysokości ul. Orwid. Linie autobusowe, które mają za zadanie obsłużyć szpital (np. 144, która zapewnia dobre połączenie z centrum), wjeżdżają specjalnie na ul. Jakubowskiego gdzie jest już przystanek w bezpośrednim sąsiedztwie ze szpitalami. Mieszkańcy bloków w bezpośrednim sąsiedztwie tego przystanku mają najwyżej 400 m do pobliskich („Jerzmanowskiego”, „Prokocim Szpital”, „Teligi”). Jakże ewentualne linie zatrzymywałyby się na tym przystanku autobusowym? Wszystkie oprócz tych, które wjeżdżają pod szpitale i przyspieszonych? Znacząco wydłużyłoby to czas przejazdu.</p>	<p>Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.</p>
<p>Zwiększyć promień łuku do skrótu w prawo z ul. Orwid w ul. Wielicką tak, aby autobus przegubowy mógł tam skręcić bez potrzeby zajęcia 2 pasów ruchu na ul. Wielickiej.</p>	<p>Przyjęte rozwiązanie dostosowane do planowanej inwestycji. Przejazdność autobusu zapewniona.</p>	<p>W miarę możliwości zwiększyć łuki torów tramwajowych na planowanym rondzie celem zwiększenia prędkości przejazdu.</p>	<p>Rozwiązanie zgodne z przepisami. Do ewentualnej zmiany na dalszym etapie prac projektowych.</p>
<p>Wyprostować przebieg jezdni ul. Wielickiej przed skrzyżowaniem z ul. Jerzmanowskiego w kierunku Wieliczki.</p>	<p>Geometria wynika konieczności wprowadzenia lewoskrętu w ulicę Jerzmanowskiego i wykształtowania miejsca na przystanek tramwajowy przy Jerzmanowskiego.</p>	<p>Zawęzić przejście dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Wielickiej i ul. Jerzmanowskiego od strony ul. Jerzmanowskiego do 4,00 m. W zamian za to poszerzyć przejścia przez ul. Wielicką do 6,00m.</p>	<p>Do ewentualnego uszczegółowienia na dalszym etapie prac projektowych.</p>
<p>Zawęzić przejście dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Wielickiej i ul. Jerzmanowskiego od strony ul. Jerzmanowskiego do 4,00 m. W zamian za to poszerzyć przejścia przez ul. Wielicką do 6,00m.</p>	<p>Rozwiązania wynikają z analiz i prognoz ruchu i możliwości terenowych. Do ewentualnego wprowadzenia na dalszym etapie prac projektowych.</p>	<p>Przenieść proj. przystanek tramwajowy „Jerzmanowskiego” przed skrzyżowanie (tak, aby perony były od strony centrum) celem zlikwidowania dodatkowego przejścia od strony Rżąki. Nie powinno się projektować aż tylu przejść przez taką drogę, a zwłaszcza, że następne przy osiedlu jest ok. 200 m dalej.</p>	<p>Ostateczne decyzje w zakresie lokalizacji przystanków ich formy (zatoka lub jezdnia) do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.</p>
<p>Przenieść proj. przystanek tramwajowy „Jerzmanowskiego” przed skrzyżowanie (tak, aby perony były od strony centrum) celem zlikwidowania dodatkowego przejścia od strony Rżąki. Nie powinno się projektować aż tylu przejść przez taką drogę, a zwłaszcza, że następne przy osiedlu jest ok. 200 m dalej.</p>	<p>Ostateczna lokalizacja przystanków do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.</p>	<p>Przeanalizować możliwość wydłużenia tunelu tramwajowego tak, aby kończył się za skrzyżowaniem z ul. Jerzmanowskiego oraz „schowanie” tam przystanku.</p>	<p>Rozwiązanie znacząco zwiększa koszty. Poza przedmiotem analizy.</p>
<p>Przeanalizować możliwość wydłużenia tunelu tramwajowego tak, aby kończył się za skrzyżowaniem z ul. Jerzmanowskiego oraz „schowanie” tam przystanku.</p>	<p>Rozwiązanie znacząco zwiększa koszty. Poza przedmiotem analizy.</p>	<p>Dopuszczyć możliwość wjazdu na P&R od strony centrum skręcając w prawo, a nie tylko przez jednokierunkowy tunel.</p>	<p>Przyjęto założenie, że Park&Ride obsługuje kierunek od autostrady A4. Nie przewiduje się dużego zainteresowania korzystaniem P&R od strony centrum. Uwaga do ewentualnego uwzględnienia na dalszym etapie prac projektowych.</p>

Dopuszczyć możliwość wjazdu na P&R od strony centrum skręcając w prawo, a nie tylko przez jednokierunkowy tunel.	Przyjęto założenie, że Park&Ride obsługuje kierunek od autostrady A4. Nie przewiduje się dużego zainteresowania korzystaniem P&R od strony centrum. Uwaga do ewentualnego uwzględnienia na dalszym etapie prac projektowych.	Przeanalizować możliwość poszerzenia tunelu, aby uczynić go dwukierunkowym.	Tunel został zaprojektowany jako dwukierunkowy.
		Jaki sens ma doprowadzanie drogi dla rowerów do domu spokojnej starości? (na skrzyżowaniu ul. Wielickiej i ul. Jerzmanowskiego wzdłuż planowanej drogi do P&R).	Przyjęte założenia w zakresie ruchu rowerowego wynikają z poczynionych uzgodnień.
Zwiększyć promień łuku (rozjazdów) torów tramwajowych odbiegających na pętlę na skrzyżowaniu ul. Wielickiej i ul. Rydygiera, celem zwiększenia prędkości przejazdu.	Wprowadzenie rozwiązania wymaga dalszego odsunięcia przejścia i przejazdu od skrzyżowania co wpłynie negatywnie na przepustowość skrzyżowania.	Zwiększyć promień łuku (rozjazdów) torów tramwajowych odbiegających na pętlę na skrzyżowaniu ul. Wielickiej i ul. Rydygiera, celem zwiększenia prędkości przejazdu.	Wprowadzenie rozwiązania wymaga dalszego odsunięcia przejścia i przejazdu od skrzyżowania co wpłynie negatywnie na przepustowość skrzyżowania.
Zwiększyć promień skrętu w prawo z ul. Wielickiej w ul. Rydygiera tak, aby przejazd autobusu przegubowego nie stanowił żadnego problemu.	Przyjęte rozwiązania geometryczne zapewniają swobodny przejazd autobusu.	Zwiększyć promień skrętu w prawo z ul. Wielickiej w ul. Rydygiera tak, aby przejazd autobusu przegubowego nie stanowił żadnego problemu.	Przyjęte rozwiązania geometryczne zapewniają swobodny przejazd autobusu.
Połączyć 2 osobne strefy sygnalizacji na skrzyżowaniu ul. Wielickiej i 10 ul. Rydygiera w jedną.	Rozwiązanie szczegółowe do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.	Połączyć 2 osobne strefy sygnalizacji na skrzyżowaniu ul. Wielickiej i ul. Rydygiera w jedną.	Rozwiązanie szczegółowe do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.
Przeprojektować chodnik i drogę dla rowerów od planowanego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Rydygiera z ul. Czerwiakowskiego tak, aby biegle w prostej linii od przejścia, a droga dla rowerów włączyła się tuż obok, na skrzyżowaniu (tak jak ma to miejsce po drugiej stronie).	Rozwiązanie zgodne z Standardami Rowerowymi i pieszymi miasta Krakowa. Do ewentualnej zmiany na dalszym etapie prac projektowych.	Przeprojektować chodnik i drogę dla rowerów od planowanego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Rydygiera z ul. Czerwiakowskiego tak, aby biegle w prostej linii od przejścia, a droga dla rowerów włączyła się tuż obok, na skrzyżowaniu (tak jak ma to miejsce po drugiej stronie).	Rozwiązanie zgodne z Standardami Rowerowymi i pieszymi miasta Krakowa. Do ewentualnej zmiany na dalszym etapie prac projektowych.
Zamienić położeniem drogę rowerową z chodnikiem przy ul. Rydygiera od strony centrum, aby nie występowała kolizja między pieszymi, a rowerzystami.	Rozwiązanie zgodne z Standardami Rowerowymi i pieszymi miasta Krakowa. Do ewentualnej zmiany na dalszym etapie prac projektowych.	Zamienić położeniem drogę rowerową z chodnikiem przy ul. Rydygiera od strony centrum, aby nie występowała kolizja między pieszymi, a rowerzystami.	Rozwiązanie zgodne z Standardami Rowerowymi i pieszymi miasta Krakowa. Do ewentualnej zmiany na dalszym etapie prac projektowych.
Przeanalizować możliwość likwidacji proj. Kiss & Ride celem pozostawienia tamtejszego parkingu.	Możliwe do wprowadzenia. Do decyzji Zamawiającego.	Przeanalizować możliwość likwidacji proj. Kiss & Ride celem pozostawienia tamtejszego parkingu.	Możliwe do wprowadzenia. Do decyzji Zamawiającego.
W przypadku pozostawienia K&R, przeanalizować możliwość zawężenia ul. Czerwiakowskiego na odcinku od przecięcia z drogą wewnętrzną do skrzyżowania z ul. Rydygiera do 3,50 m oraz wprowadzenia ruchu jednokierunkowego w kierunku ul. Rydygiera, celem wyznaczenia parkingu dla mieszkańców pod kątem 45°.	Po ulicy Czerwiakowskiego przewiduje się ruch komunikacji autobusowej w związku z tym nie może być zawężona. Wprowadzenie dodatkowych miejsc postojowych możliwe na dalszym etapie projektowania.	W przypadku pozostawienia K&R, przeanalizować możliwość zawężenia ul. Czerwiakowskiego na odcinku od przecięcia z drogą wewnętrzną do skrzyżowania z ul. Rydygiera do 3,50 m oraz wprowadzenia ruchu jednokierunkowego w kierunku ul. Rydygiera, celem wyznaczenia parkingu dla mieszkańców pod kątem 45°.	Po ulicy Czerwiakowskiego przewiduje się ruch komunikacji autobusowej w związku z tym nie może być zawężona. Wprowadzenie dodatkowych miejsc postojowych możliwe na dalszym etapie projektowania.
Połączyć drugą stronę peronów przyjazdowych nr 1 i 2 na pętli z chodnikiem przy ul. Czerwiakowskiego.	Uwaga zasadna do wprowadzenia.	Połączyć drugą stronę peronów przyjazdowych nr 1 i 2 na pętli z chodnikiem przy ul. Czerwiakowskiego.	Uwaga zasadna do wprowadzenia.
Zaprojektować przejście dla pieszych w obrębie przecięcia się ul. Czerwiakowskiego z drogą wewnętrzną od strony zachodniej.	Ostateczne rozwiązania w zakresie organizacji ruchu zostaną ustalone na dalszym etapie prac projektowych. W opinii Projektanta lokalizacja przejść na drogach wewnętrznych nie jest potrzebna.	Zaprojektować przejście dla pieszych w obrębie przecięcia się ul. Czerwiakowskiego z drogą wewnętrzną od strony zachodniej.	Ostateczne rozwiązania w zakresie organizacji ruchu zostaną ustalone na dalszym etapie prac projektowych. W opinii Projektanta lokalizacja przejść na drogach wewnętrznych nie jest potrzebna.
Nie spełnia warunku zatrzymania ruchu samochodowego przed Krakowem.	Celem projektu nie jest zatrzymanie ruchu samochodowego przed Krakowem tylko zachęcenie i wskazanie możliwości zmiany środka lokomocji z samochodu na tramwaj.	Nie spełnia warunku zatrzymania ruchu samochodowego przed Krakowem.	Celem projektu nie jest zatrzymanie ruchu samochodowego przed Krakowem tylko zachęcenie i wskazanie możliwości zmiany środka lokomocji z samochodu na tramwaj.
Tunel punktowo usprawni ruch, ale patrząc na całą długość ul. Wielickiej niczego on nie zmieni. Potok samochodów będzie blokowany na kolejnych skrzyżowaniach i sygnalizacjach świetlnych. Tramwaj może dostać pierwszeństwo wzorem innych skrzyżowań.	Zakres tunelu wynika z zlecenia. Najbardziej problematycznym skrzyżowaniem w ciągu jest skrzyżowanie Wielickiej i Teligi stąd decyzja o wykonaniu tunelu tylko w tym zakresie.	Tunel punktowo usprawni ruch, ale patrząc na całą długość ul. Wielickiej niczego on nie zmieni. Potok samochodów będzie blokowany na kolejnych skrzyżowaniach i sygnalizacjach świetlnych. Tramwaj może dostać pierwszeństwo wzorem innych skrzyżowań.	Zakres tunelu wynika z zlecenia. Najbardziej problematycznym skrzyżowaniem w ciągu jest skrzyżowanie Wielickiej i Teligi stąd decyzja o wykonaniu tunelu tylko w tym zakresie.
Przeanalizować możliwość wydłużenia tunelu tramwajowego tak, aby kończył się za skrzyżowaniem z ul. Jerzmanowskiego oraz „schowanie” tam przystanku.	Zakres tunelu wynika z zlecenia. Najbardziej problematycznym skrzyżowaniem w ciągu jest skrzyżowanie Wielickiej i Teligi stąd decyzja o wykonaniu tunelu tylko w tym zakresie.	Przystanek na rondzie mógłby być centrum przesiadkowym.	Sposób ukształtowania systemu tramwajowego oraz autobusowego przyczyni się do wytworzenia w tym miejscu węzła przesiadkowego.

