



Raport końcowy z konsultacji społecznych

Dotyczących I oraz II części opracowania
pn. „Wielowariantowa koncepcja budowy
linii tramwajowej wraz z pętlą
tramwajową oraz parkingiem P+R
i rozbudowy ulicy Domagały w obszarze
Rybitw”.

Spis treści

1. Przedmiot opracowania.....	3
2. Podstawa prawna.....	3
3. Podstawa opracowania.....	3
3.1. Dokumentacja formalno-prawna.....	3
3.2. Materiały geodezyjne.....	4
3.3. Wizja lokalna.....	4
3.4. Dokumenty planistyczne.....	4
4. Konsultacje społeczne.....	4
4.1. Ogłoszenie o konsultacjach społecznych.....	4
4.2. Formy przeprowadzenia konsultacji społecznych.....	4
4.3. Spotkanie z mieszkańcami.....	5
4.4. Telefoniczne dyżury eksperckie.....	9
4.5. Formularz konsultacyjny.....	9
4.6. Postulaty mieszkańców z formularzy.....	18
5. Podsumowanie.....	26

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych w ramach I oraz II części opracowania pn.:

„Wielowariantowa koncepcja budowy linii tramwajowej wraz z pętlą tramwajową oraz parkingiem P+R i rozbudowy ulicy Domagały w obszarze Rybitw”

Części niniejszego opracowania zawierają kolejno:

cz. I. Przedłużenie linii tramwajowej od pętli tramwajowej Mały Płaszów do rejonu węzła drogowego Kraków Przewóz,

cz. II. Rozbudowa ul. Domagały od skrzyżowania z ul. Nad Drwiną do skrzyżowania z ulicami Śliwiaka i Bartników.

Przedmiotowe konsultacje dotyczyły opracowania koncepcyjnego sześciu wariantów rozbudowy linii tramwajowej i układu drogowego na odcinku od istniejącej pętli tramwajowej „Mały Płaszów” do obszaru węzła drogowego Kraków Przewóz lub dalej w kierunku wschodnim (w zależności od poszczególnych wariantów) oraz koncepcji rozbudowy ulicy Domagały od skrzyżowania z ul. Nad Drwiną w kierunku północnym do skrzyżowania z ul. Śliwiaka oraz ul. Bartników.

Celem opracowania jest uzyskanie merytorycznej podstawy do weryfikacji ustaleń dotyczących przebiegu linii tramwajowej, łączącej istniejącą linię tramwajową w Małym Płaszowie z węzłem drogowym Kraków Przewóz, wraz z pętlą tramwajową, terminalem autobusowym oraz parkingiem typu P+R. Zakres inwestycji w ramach przedmiotowego opracowania obejmuje ciąg ulic Lipska, Surzyckiego, Rybitwy, Botewa, Śliwiaka oraz wloty ulic poprzecznych jak np.: Albatrosów, Półtangi, Bartników, Wróbela. W zależności od wariantu zakres opracowania może obejmować również inne ulice jak np. Trakt Papieski.

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/121/GK/6/2021 zarejestrowana w Generalnym Rejestrze Umów i Zleceń Skarbnika Miasta Krakowa w dniu 11 czerwca 2021 roku zawarta w Krakowie pomiędzy Zamawiającym tj. Gminą Miejską Kraków a Wykonawcą – Sweco Polska Sp. z o.o. ul. Franklina Roosevelta 22, 60-829 Poznań,
- Załączniki do Umowy,
- Obowiązujące w mieście Kraków wytyczne, zarządzenia, rekomendacje, standardy itd.,
- Uzyskane wytyczne od jednostek miejskich.

3.2. Materiały geodezyjne

Mapa zasadnicza w skali 1:500 pozyskana 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 lipcu 2021 r. oraz w marcu 2022 r.

3.4. Dokumenty planistyczne

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego – Załącznik nr 4 do Uchwały nr CXXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014 r.,
- obowiązujący Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Rybitwy-Północ”,
- obowiązujący Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa” – etap B, podetap B9,
- projekt Miejskowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Nowe Miasto” – wersja wyłożona do publicznego wglądu w dniach 30 maja do 6 lipca.
- projekt Miejskowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „Dla wybranych obszarów przyrodniczych miasta Krakowa” – etap B, podetap B16, części obszarów nr 168 i 169.

4. Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne odbyły się w terminie **od 02 czerwca 2023 r. do 30 czerwca 2023 r.**

Celem konsultacji społecznych z mieszkańcami było zaprezentowanie rozwiązań koncepcji budowy linii tramwajowej od istniejącej pętli tramwajowej Mały Płaszów do rejonu węzła drogowego Kraków Przewóz, wybór najkorzystniejszej lokalizacji pętli tramwajowej z terminalem autobusowym, parkingiem P+R w obszarze węzła drogowego Kraków Przewóz oraz zaprezentowanie rozwiązań rozbudowy układu drogowego ul. Domagały polegającej na jej przedłużeniu od skrzyżowania z ul. Nad Drwiną do skrzyżowania ulic Śliwiaka i Bartników. Przedmiotowa inwestycja ma na celu usprawnienie komunikacji zbiorowej oraz ruchu samochodowego w obszarze Rybitw, poprawiając bezpieczeństwo na drodze wszystkich uczestników ruchu tj. pieszych i rowerzystów, osób korzystających z komunikacji zbiorowej, użytkowników samochodów.

4.1. Ogłoszenie o konsultacjach społecznych

Ogłoszenie na temat konsultacji społecznych zostało umieszczone:

- w serwisie internetowym „Obywatelski Kraków” (www.obywatelski.krakow.pl),
- na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa (www.bip.krakow.pl).

4.2. Formy przeprowadzenia konsultacji społecznych

Formy w jakich zostały przeprowadzone konsultacje społeczne;

- spotkanie z mieszkańcami,
- telefoniczne dyżury eksperckie,
- formularz konsultacyjny.

4.3. Spotkanie z mieszkańcami

W dniu 23 czerwca 2023 r. w Szkole Podstawowej nr 137 przy ul. Feliksa Wrobela 79 w Krakowie odbyło się otwarte spotkanie z mieszkańcami w ramach trwających od 02 czerwca 2023 r. do 30 czerwca 2023 r. konsultacji społecznych. Spotkanie rozpoczęło się o godzinie 18:00 i zakończyło o 20:00.

W konsultacjach społecznych udział wzięli:

- Ewa Bielas, Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK
- Marcin Koszera, firma Sweco Polska Sp. z o. o.
- Bartosz Dzieża, firma Sweco Polska Sp. z o. o.
- mieszkańcy i mieszkanki Krakowa, w tym Radni Dzielnicy.

Po krótkim wprowadzeniu przez moderatorkę spotkania oraz przedstawiciela Wydziału Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK, przedstawiciel Sweco omówił przygotowaną prezentację. Następnie miała miejsce dyskusja z uczestnikami spotkania. Uczestnicy i uczestniczki formułowali pytania kierowane do ekspertów i opiniowali przedstawione koncepcje.

W spotkaniu wzięło udział około 100 mieszkańców Miasta Krakowa.

Całe spotkanie zarejestrowano za pomocą kamery.

W poniżej zamieszczonej tabeli znajdują się postulaty mieszkańców zgłaszane podczas spotkania konsultacyjnego:

Lp.	Pytanie/postulat mieszkańców	Odpowiedź Wykonawcy/Zamawiającego
1	Czy wiecie państwo coś o rozbudowie terenów wokół wariantu W7? Czy jest sens ciągnąć linię tramwajową za wiadukt S7? (ponieważ tam nic nie ma) Czy nie lepiej wybrać wariant przed wiaduktem S7, ponieważ czas realizacji może się znacząco różnić?	Wykonawca: Na ten moment nie znamy pomysłów na dalszą rozbudowę tego obszaru. Czas realizacji każdego z wariantów będzie bardzo podobny.
2	Kiedy planowana jest realizacja przedstawionej inwestycji? Czy braliście państwo pod uwagę, iż oprócz wariantu W1 to tak naprawdę pozostałe warianty są uciążliwe dla mieszkańców, którzy będą mieszkać w bezpośrednim sąsiedztwie?	Zamawiający: Na ten moment opracowujemy koncepcję wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej – to będą materiały, które będą stanowiły podstawę do dalszego opracowywania przedmiotowej inwestycji. Wykonawca: Oczywiście zdajemy sobie sprawę z uciążliwości poszczególnych wariantów i tak jak mówiłem np. w wariantcie W3 projektowane są ekrany akustyczne, ale nie każdy wariant charakteryzuje się takimi samymi uciążliwościami dla mieszkańców – dlatego odbywają się konsultacje społeczne, aby wspólnie wybrać jak najlepszy wariant do dalszej realizacji.
3	Czy mają państwo jakiegoś faworyta z wariantów, które państwo przedstawiliście?	Zamawiający: Na ten moment rozmawiamy z państwem, a po zakończeniu konsultacji społecznych zostaną zebrane wszystkie uwagi oraz zostaną one gruntownie

		przeanalizowane Wtedy będziemy podejmować decyzje co do dalszego wyboru wariantu.
4	Czy na dzień dzisiejszy mają państwo wszystkie uzgodnienia z poszczególnymi wydziałami? Czy na dzień dzisiejszy macie wszystko uzgodnione?	Zamawiający: Tak zgadza się, dlatego tutaj jesteśmy. Jeżeli byśmy tego nie posiadali to by znaczyło, że w jakimś stopniu należy tę dokumentację jeszcze uzupełnić lub skorygować. Natomiast te warianty, które są tutaj przedstawiane są uzgodnione z wszystkimi podmiotami.
5	Czy znany jest termin wyboru wariantu koncepcji?	Zamawiający: Po zakończeniu konsultacji społecznych będziemy mieć około miesiąca czasu na przeanalizowanie wszystkich zebranych uwag w trakcie procesu konsultacyjnego.
6	Czy braliście państwo pod uwagę dużą inwestycję, która jest realizowana zgodnie z obowiązującym planem MPZP w wariantcie W1? Czy zakładacie Państwo zmianę tego wariantu i kolejnych? Czy rozwiązania będą wybierane tylko z tych wariantów, które są przedstawiane obecnie?	Zamawiający: Po zebraniu wszystkich uwag będziemy dalej pracować nad tym materiałem.
7	Pytanie dotyczy II części koncepcji tj. rozbudowy ul. Domagały: Jakie są możliwości i perspektywy, aby na osiedle Złocień została wybudowana linia tramwajowa?	Zamawiający: Biorąc pod uwagę umowę, którą Gmina Miejska Kraków zawarła z firmą Sweco temat, który tutaj państwu prezentujemy to są dwie części niniejszej umowy, natomiast trzecia część to jest studium koncepcyjne przedłużenia linii tramwajowej do osiedla Złocień. Ten temat przedłużenia linii tramwajowej do osiedla Złocień był państwu przedstawiany przez firmę Sweco w ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w ubiegłym roku. W ramach tych konsultacji były przedstawione 4 warianty przedłużenia linii tramwajowej od ul. Śliwaka do os. Złocień. Z tych konsultacji został sporządzony raport, który jest udostępniony na stronach internetowych.
8	Jaka jest perspektywa czasowa rozbudowy ul. Domagały? Czy jest to rok 2024 czy raczej 2035? Ta inwestycja jest bardzo potrzebna na już i obawiam się, iż będą odbywały się debaty dopóki ta inwestycja nie powstanie.	Zamawiający: Na ten moment nie mamy zarezerwowanych środków finansowych na realizację tej inwestycji.
9	Mieszkaniec Złocienia: Dlaczego wybrano do realizacji w pierwszej kolejności budowę tramwaju w okolicę węzła Kraków Przewóz, a budowę tramwaju na os. Złocień w późniejszej kolejności? Czy projekt przedłużenia ul. Domagały uwzględnia rozbudowę tej ulicy o tramwaj? Czy będzie można wykorzystać wybudowane w tej części mosty do przeprowadzenia tramwaju?	Zamawiający: Zaczynając od pytania dotyczącego przedłużenia ul. Domagały: Projekty są tak przygotowane, że w momencie podjęcia decyzji o realizacji linii tramwajowej nie będzie robót traconych, a to z kolei będzie powodować, że ul. Domagały może funkcjonować niezależnie. Natomiast jeżeli chodzi o etapowanie przedmiotowej inwestycji, chcąc realizować tramwaj do os. Złocień musieliśmy koniecznie zrobić w pierwszej kolejności przedłużenie linii tramwajowej od pętli Mały Płaszów.

10	Czy podczas prac koncepcyjnych w wariantach W5A oraz W5B były brane pod uwagę warunki gruntowe? Są to bardzo podmokłe tereny.	<p>Wykonawca: W ramach naszego rozwiązania jest wykonana dokumentacja geotechniczna -warunki gruntowe były brane pod uwagę.</p>
11	Jaki wariant jest przez Państwa rekomendowany?	<p>Zamawiający: Na konsultacjach przedstawiamy rozwiązania, dla których chcemy usłyszeć państwa opinie. Nie możemy wywierać na Państwa wpływu w podejmowaniu decyzji, który wariant powinien być wybrany, ponieważ to jest inwestycja dla Państwa. To Państwo będziecie odbiorcami tej inwestycji.</p> <p>Wykonawca: W ramach wyjaśnienia ostatecznego – reprezentując biuro projektowe pokazujemy Państwu wszystkie opracowane warianty, dlatego że zobowiązuje nas do tego umowa. Umowa określiła ile wariantów musimy zrealizować dla miasta oraz gdzie zlokalizować pętle tramwajowe, powstały również rozwiązania autorskie, także siłą rzeczy to co państwu prezentujemy jest wynikiem zawartej umowy między naszą firmą a Gminą Miejską Kraków.</p>
12	Jak Państwo rozwiążecie problem wjazdu na pętlę w wariantcie W1? Na ten moment obciążacie państwo dojazd do węzła Kraków Przewóz, a już teraz w godzinach popołudniowych wyjazd na S7 jest obciążony. W wariantcie W3 są już prowadzone inwestycje, w związku z czym uważam, że ten wariant jest nie do przyjęcia. Zwracam również uwagę, iż wariant przy przystani Brzegi będzie lepszym rozwiązaniem, niemniej jednak w tym rejonie występował zbiornik i te tereny są podmokłe w związku z czym nie jestem pewny czy ten grunt nadaje się do zlokalizowania tam pętli tramwajowej. Wariant najdalszy (W7) pomimo wysokich kosztów to z punktu przesiadkowego dla pasażera jest najlepszy.	<p>Wykonawca: Analizowaliśmy wszystkie warianty, które były w przedmiocie umowy. Zdajemy sobie sprawę że w wariantcie W3 występują inwestycje, które są tam budowane. W wariantcie W1 jest problem z pogorszeniem przepustowości, ale w tym celu robimy dodatkowy łącznik od pętli tramwajowej do ul. Wrobela. Z analiz ruchowych wynika, że poprawia on tę sytuację. Jeżeli chodzi o warianty za węzłem Kraków Przewóz to oczywiście analizowaliśmy warunki gruntowe. Grunty są różne, ale każdy grunt można wzmocnić, wpływa to oczywiście na cenę odpowiednio ją zwiększając.</p>
13	Czy jest analiza przedstawiająca, który wariant będzie obsługiwał jaką ilość pasażerów?	<p>Zamawiający: Wykonawca był zobowiązany w ramach wykonywanych przez siebie prac wykonać prognozy ruchu, z których projektant otrzymał informacje o potencjale ruchowym pasażerów w poszczególnych wariantach koncepcji budowy linii tramwajowej.</p>
14	Który wariant ma najlepszą prognozę ruchu?	<p>Zamawiający: Prosilibyśmy o zapisanie tego pytania i udzielimy Panu informacji na to pytanie w terminie późniejszym, ponieważ nie mamy przy sobie opracowania zawierającego prognozy ruchu.</p>

		Odpowiedź: Największe potoki pasażerskie obserwuje się w wariantcie W7 jednak wszystkie warianty uzyskały bardzo zbliżone do siebie wyniki.
15	Czy jest możliwość rozbudowy węzła Kraków Przewóz w taki sposób, aby była możliwość bezkolizyjnego wjazdu na S7 w stronę Wieliczki?	Wykonawca: Zaznaczamy, że zarządcą samej drogi S7 jest GDDKiA i wszelkie zmiany w zakresie funkcjonowania węzła muszą być każdorazowo z nim uzgadniane.
16	Czy braliście państwo pod uwagę przygotowanie takiego wariantu gdzie autobusy mogłyby się zatrzymywać na projektowanym parkingu i aby pasażerowie mogli się przesiadać na tramwaj, co wiązałoby się z brakiem wjeżdżania autobusów do centrum?	Wykonawca: W każdym wariantcie linii autobusowo-tramwajowej mamy zapewnione takie linie. W ramach uzgodnień z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie przyświecała taka idea, że autobusy dalekobieżne zjeżdżają na pętlę i tam następuje przesiadka na tramwaj.
17	Czy wariant W1 zakłada połączenie do os. Złocień? Czy istnieje możliwość bezkolizyjnego wjazdu na pętlę tramwajową nie obciążając ul. Śliwiaka?	Wykonawca: Každy z przedstawianych wariantów ma możliwość połączenia z os. Złocień.
18	Czy miasto planuje rozpocząć konsultacje z Wieliczką i czy szacowało natłok osób z tych miejscowości do Krakowa? Jeśli nie to czy będzie jakieś połączenie tych właśnie miejscowości np. poprzez budowę innego parkingu w tych miejscowościach i podpinając np. autobus miejski.	Zamawiający: Te analizy były opracowywane na etapie wykonywania prognoz ruchu. Nasz model ruchu, który projektant wykorzystał do sporządzenia prognoz ruchu, składa się z wielu elementów, ale jednym z podstawowych składowych są prognozy w zakresie liczby ludności czy powierzchni mieszkalnej oraz usługowej, które będą mogły generować potok pasażerski. Model, który był wykorzystywany przez projektantów nie skupia się tylko na granicach administracyjnych Krakowa, ale również na obszarze poza granicami Krakowa, ponieważ jako miasto mamy świadomość tego, że grono osób przyjeżdża do Krakowa chociażby do pracy, ale również grono osób mieszkających w Krakowie pracuje w gminach ościennych. Modelując ruch bierzemy powyższe pod uwagę i jest to uwzględnione w ramach makrosymulacji.
19	Jaka jest przewidziana zabudowa przestrzenna na wschód od węzła Kraków Przewóz? W przypadku braku planu na zagospodarowanie tych terenów obawiam się o opłacalność inwestycji realizowanej według wariantu W7.	Wykonawca: Nie wiemy jak będzie wyglądała kwestia zabudowy tych terenów w obrębie pokazywanych państwu rozwiązań pętli tramwajowych. Na ten moment wg obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego są to tereny rolnicze i zieleni urządzonej.
20	Czy dałoby się podzielić postępowaniem administracyjnym inwestycję na odcinek od pętli w Małym Płaszowie do ul. Domagały i od ul. Domagały dalej, ponieważ przejście pod S7 zablokuje cały ten proces i tramwaj do os. Złocień również będzie zablokowany.	Wykonawca: Musimy mieć uzyskaną jedną decyzję środowiskową na całą tę inwestycję. Natomiast etapowanie tej inwestycji może być podjęte na dalszych etapach procedowania inwestycji.

4.4. Telefoniczne dyżury eksperckie

Telefoniczne dyżury ekspertów odbyły się w terminach:

- termin I: 12 czerwca 2023 r. od 10.00 do 11.00,
- termin II: 20 czerwca 2023 r. od 16.00 do 17.00,

pod numerami telefonów:

- SWECO Polska Sp. z o.o.: +48 607 962 431,
- Urząd Miasta Kraków: +48 12 616 89 24.

Podczas telefonicznych dyżurów eksperckich zarówno do Zamawiającego jak i Wykonawcy nie wpłynęły żadne wnioski i uwagi.

4.5. Formularz konsultacyjny

Poza drogą telefoniczną oraz spotkaniem, zasadniczą formą zgłaszania uwag był formularz konsultacyjny, który należało wypełnić oraz dostarczyć lub przesłać 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 Rybitw oraz rozbudowy ul. Domagały”
- na adres poczty elektronicznej: gk.umk@um.krakow.pl (w formie skanu/zdjęcia)

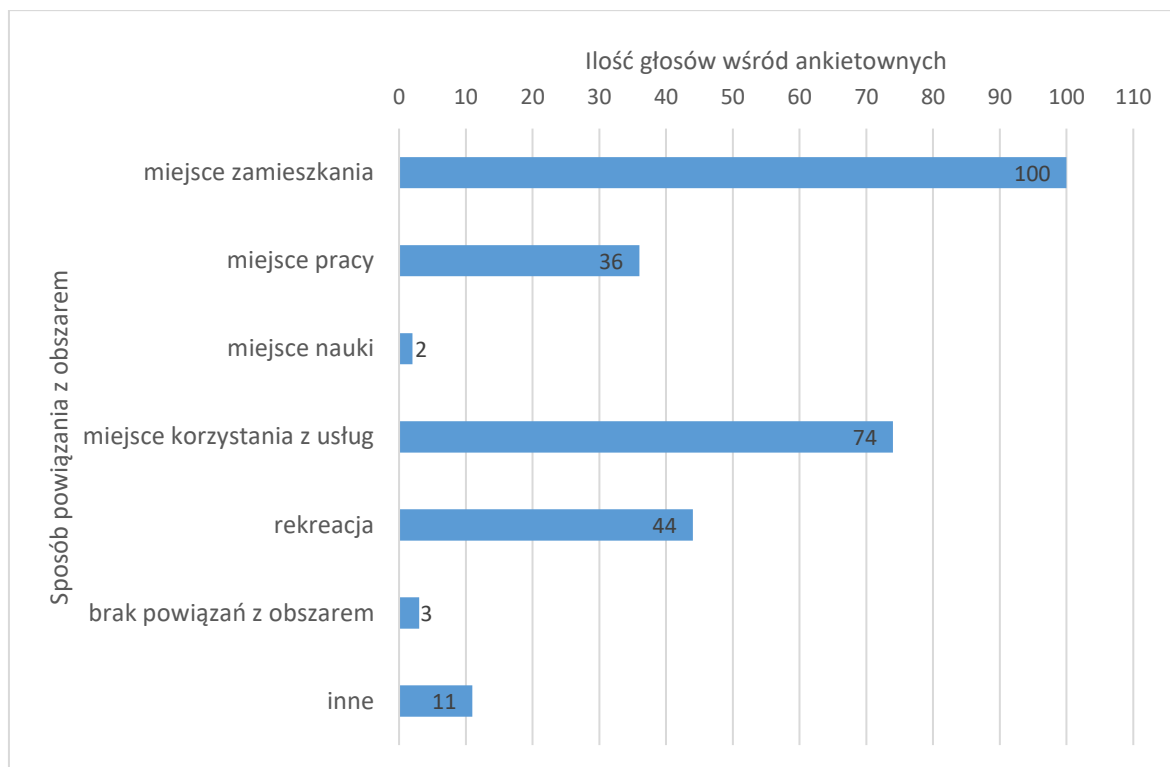
w nieprzekraczalnym terminie do 30 czerwca 2023 roku.

W terminie do 30 czerwca 2023 r. łącznie przesłano 141 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 codzienne jest powiązane z obszarem Rybitw. Można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

a) miejsce zamieszkania	100
b) miejsce pracy	36
c) miejsce nauki	2
d) miejsce korzystania z usług	74
e) rekreacja	44
f) brak powiązań z obszarem	3
g) inne	11



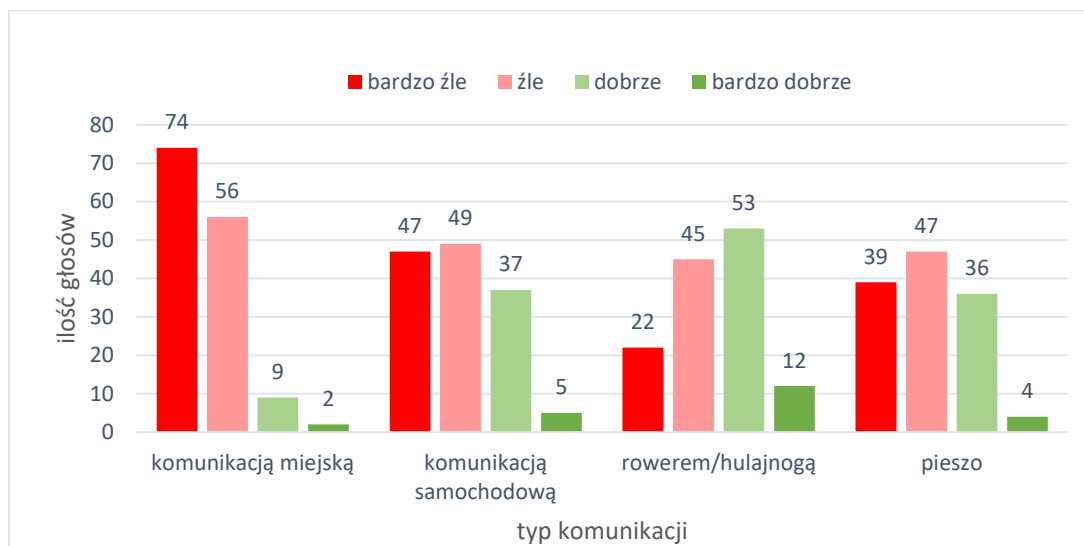
Wykres 1: Powiązanie ankietowanych z obszarem Rybitw.

Inne powiązania z obszarem Rybitw wskazywane przez mieszkańców:

- Korzystanie z ośrodków zdrowia, tj. dojazd do lekarzy, miejsc diagnostycznych czy weterynarzy dla zwierząt.
- Przejazd do centrum miasta.
- Obszar Rybitw stanowi teren, przez który przejeżdżam dojeżdżając w inne miejsca.
- Często jestem w tej okolicy odwiedzając znajomych i przyjaciół, którzy mieszkają na Rybitwach oraz w okolicy ulicy Wrobela.
- Codzienne podróże.
- Miejsce korzystania z usług.
- Docelowe miejsce zamieszkania od 2024 roku w obszarze Rybitw (Przewóz: rejon ulic Rącznej oraz F. Wrobela).
- Często odwiedzam znajomych mieszkających w okolicy Feliksa.
- Przedszkole dzieci na ul. Wrobela.
- Przez wiele lat pracowałem na tym obszarze. Jako przedsiębiorca inwestuję w obszarze Rybitw. Obecnie wdrażam dwa projekty inwestycyjne - budynki biurowo magazynowe przy ul. Śliwiaka (na terenach objętych wariantem W1) oraz przy ul. Bazarowej.
- Miejsce zamieszkania członków rodziny.

Pyt. 2. Jak ocenia Pani/Pan aktualne połączenie z obszarem Rybitw:

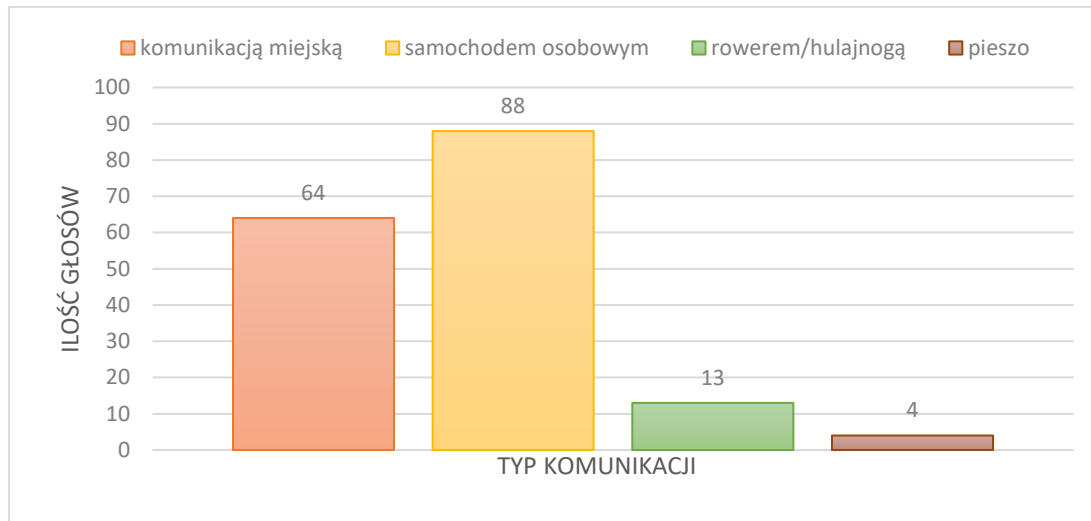
	bardzo źle	źle	dobrze	bardzo dobrze
komunikacją miejską	74	56	9	2
komunikacją samochodową	47	49	37	5
rowerem/hulajnogą	22	45	53	12
pieszo	39	47	36	4



Wykres 2: Ocena aktualnych połączeń komunikacyjnych w obszarze Rybitw.

Pyt.3. Którym środkiem transportu porusza się Pani/Pan najczęściej? (Niektórzy ankietowani wybierali więcej niż jedną odpowiedź.)

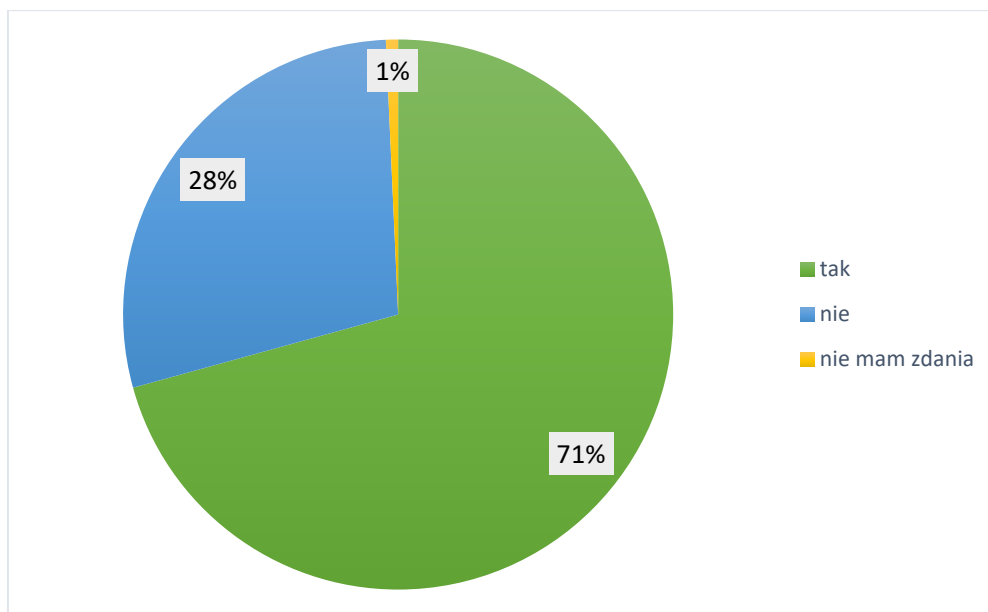
komunikacją miejską	64
komunikacją samochodową	88
rowerem/hulajnogą	13
pieszo	4



Wykres 3: Najczęściej wybierany środek transportu.

Pyt.4. Czy uważa Pani/Pan za zasadne realizację inwestycji budowy linii tramwajowej od istniejącej pętli tramwajowej Mały Płaszów do węzła drogowego Kraków Przewóz?

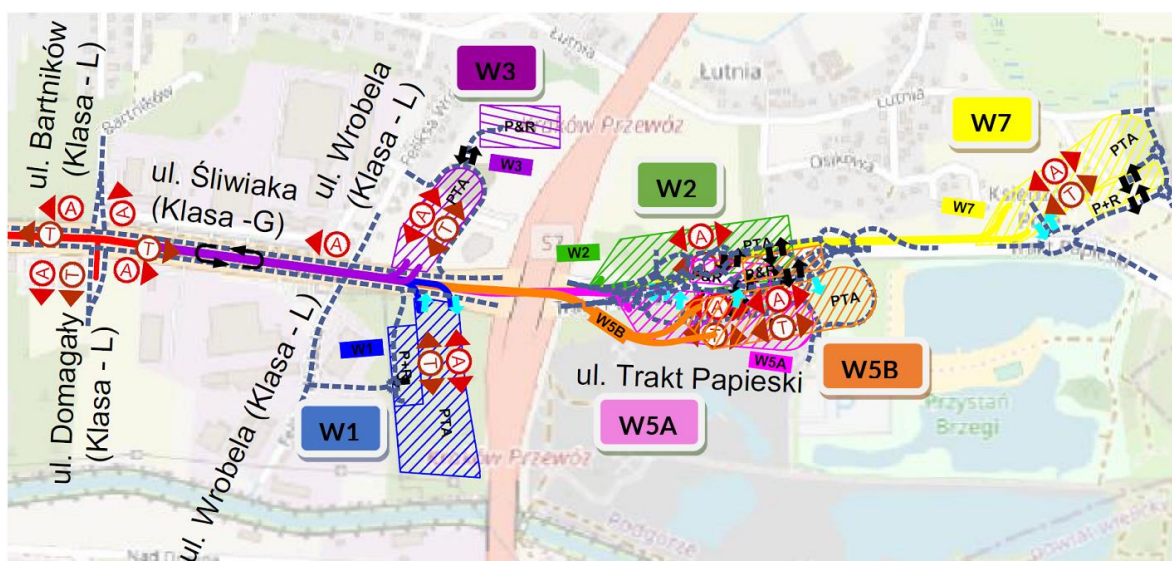
TAK	99
NIE	40
NIE MAM ZDANIA	1
BRAK ODPOWIEDZI	1



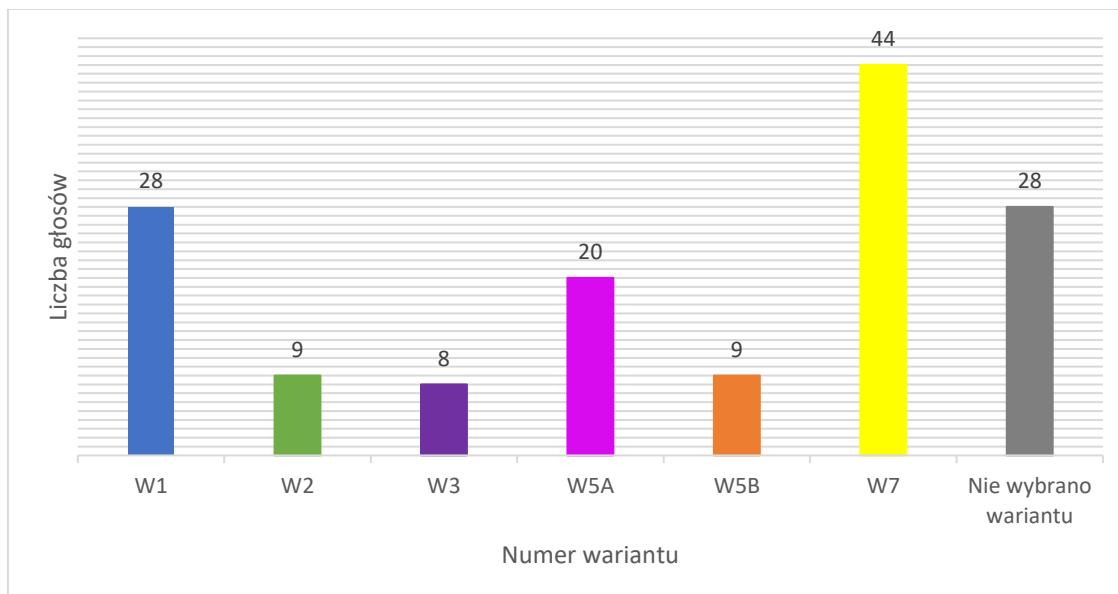
Wykres 4. Ocena zasadności realizacji inwestycji [%].

Pyt. 5. Który z zaproponowanych wariantów lokalizacji pętli tramwajowej wraz z terminalem autobusowym oraz parkingiem P+R jest według Pani/Pana najkorzystniejszy? (Niektórzy ankieterzy wybierali więcej niż jedną odpowiedź.)

Wariant	Ilość głosów
W1	28
W2	9
W3	8
W5A	20
W5B	9
W7	44
Nie wybrano wariantu	28



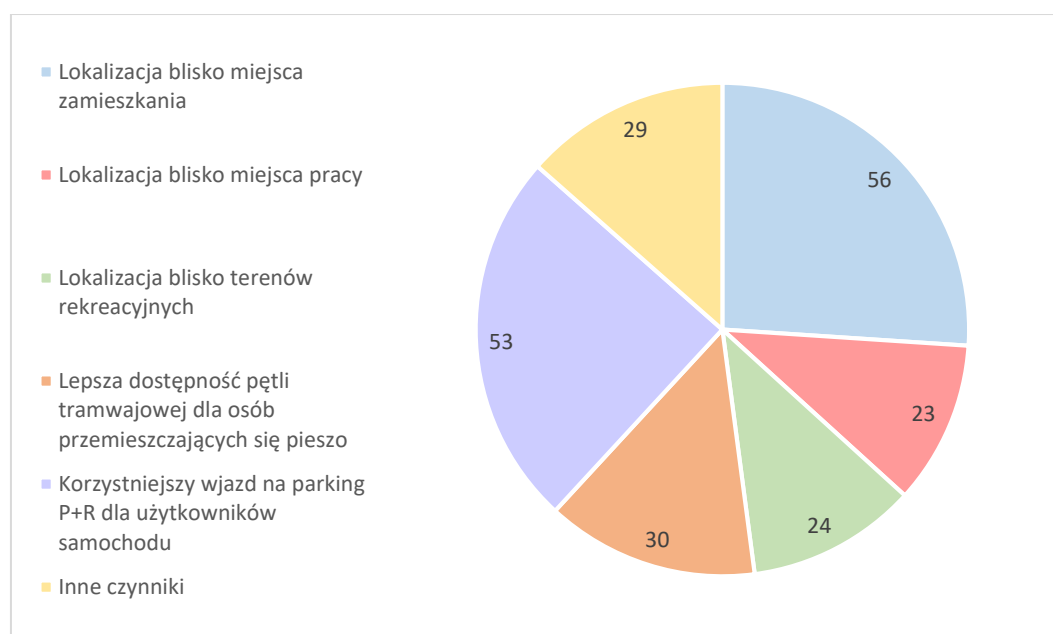
Rys. 1 Orientacja sześciu wariantów lokalizacji pętli tramwajowej wraz z terminalem autobusowym oraz parkingiem P+R.



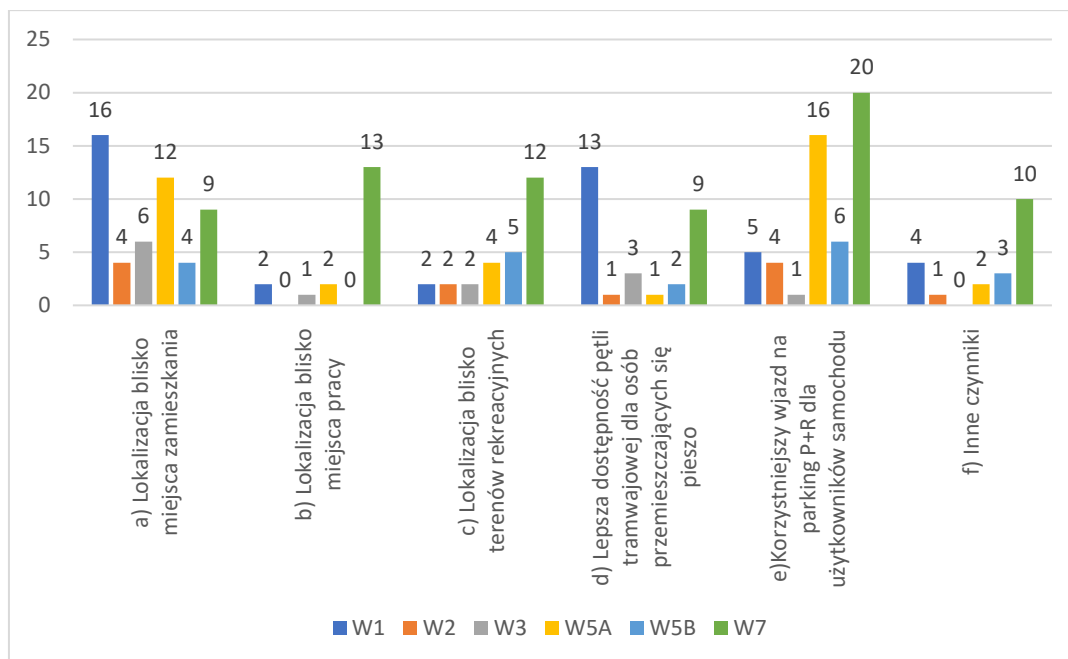
Wykres 5. Wybór najkorzystniejszego wariantu.

Pyt.6 Proszę podać przyczynę wyboru wariantu lokalizacji pętli tramwajowej wraz z terminalem autobusowym oraz parkingiem P+R. (Niektórzy ankietowani wybierali więcej niż jedną odpowiedź.)

Lokalizacja blisko miejsca zamieszkania	56
Lokalizacja blisko miejsca pracy	23
Lokalizacja blisko terenów rekreacyjnych	24
Lepsza dostępność pętli tramwajowej dla osób przemieszczających się pieszo	30
Korzystniejszy wjazd na parking P+R dla użytkowników samochodu	53
Inne czynniki	29



Wykres 6. Przyczyna wyboru danego wariantu.



Wykres 7. Wybór wariantu w zależności od przyczyny.

Inne przyczyny wyboru danego wariantu przez mieszkańców:

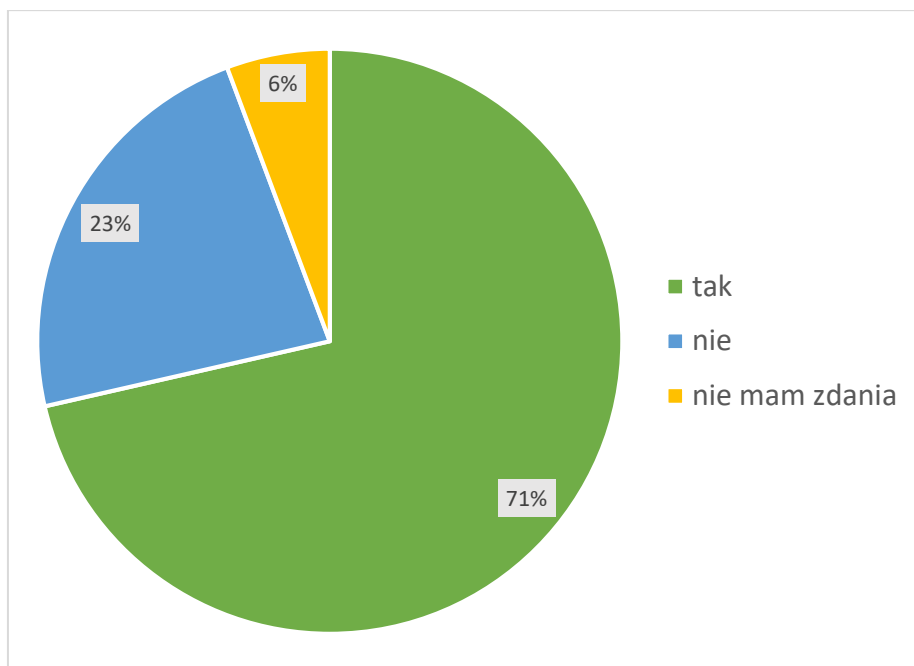
W1	Najbliżej Złocienia.
	W obu wariantach blisko miejsca zamieszkania. Jednak w wariacie W5A jest szansa, że linia będzie puszczona blisko osiedla Złocień. W tym wariacie wszyscy byliby zadowoleni. Byłaby linia przez Złocień, atrakcyjne tereny rekreacyjne zostałyby zagospodarowane i byłaby pętla z parkingiem blisko stacji kolejowej.
	Nie koliduje z zabudową mieszkaniową.
	Uzasadniając, położenie w południowo-zachodnim rejonie węzła dostępność dla mieszkańców przemieszczających się pieszo/ możliwość poprowadzenia linii wzdłuż S7 do osiedla tak by pętla tramwajowa była dostępna dla mieszkańców - P+R w tym miejscu miał by bezpośredni kontakt z linią tramwajową.
	Mniejsze koszty inwestycji, tereny za węzłem to tereny podmokłe.
W2	W lecie, można by było łatwiej dostać się tramwajem nad wodę. Bo teraz niestety, autem jest tragedia. Cud, żeby w upalne wakacyjne dni, wpuszczono na parking.
	Lokalizacja W2 jest korzystna z pkt. widzenia wjeżdżających do Krakowa od strony Brzegów, Węgrzc, Podłęża, Niepołomic. Dzięki takiej lokalizacji jest szansa, że wjeżdżający z tego kierunku do Krakowa zostawiają swoje samochody na parkingu P+R i dalej pojadą komunikacją publiczną. Lokalizacja W2 nie będzie wymuszała konieczności wyburzania istniejących budynków bo teren ten jest zasadniczo niezabudowany.
	W5A, W5B, W7 są nieakceptowalne ze względu na zbyt bliską lokalizację zabudowy jednorodzinnej oraz niekorzystny wpływ na istniejące tereny rekreacyjne.
	Duże zagęszczenie ludności, bloków -> zapotrzebowanie na dodatkowy środek transportu.
W3	Wg mnie W3 znajduje się po stronie wjazdu do miasta, także rano zapewniając najlepszy komfort pasażerom najłatwiej zostawić tam auto. Drugi w kolejności W5A - też ma zalety, bo poza S7 - lepszy przepływ aut i poza zatłoczonym skrzyżowaniem. W każdym z wariantów, rozważyć wjazd bezkolizyjny z Krakowa w kierunku S7/A4.
	Niestety, ale takie warianty nie są skierowane do mieszkańców Krakowa, zwłaszcza nas mieszkańców Złocienia. Żadna z tych lokalizacji nie polepszy naszej sytuacji komunikacyjnej.

W5A	W obu wariantach blisko miejsca zamieszkania. Jednak w wariacie W5A jest szansa, że linia będzie puszczona blisko osiedla Złocień. W tym wariacie wszyscy byliby zadowoleni. Byłaby linia przez Złocień, atrakcyjne tereny rekreacyjne zostałyby zagospodarowane i byłaby pętla z parkingiem blisko stacji kolejowej.
	Wg mnie W3 znajduje się po stronie wjazdu do miasta, także rano zapewniając najlepszy komfort pasażerom najłatwiej zostawić tam auto. Drugi w kolejności W5A - też ma zalety, bo poza S7 - lepszy przepływ aut i poza zatłoczonym skrzyżowaniem. W każdym z wariantów, rozważyć wjazd bezkolizyjny z Krakowa w kierunku S7/A4.
W5B	Nie koliduje z ruchem samochodowym, który za ok 5-10 lat będzie znacznie większy.
	Wariant W5B - Dogodne połączenie z przystanią brzegi.
	Wydaje się najbezpieczniejszy.
	Z tego co wiem nie znajdują się tam żadne budynki należące do firm, które miasto musiałoby odkupić przed rozpoczęciem prac, nie ma w bezpośrednim sąsiedztwie budynków mieszkalnych, łatwy dostęp do Zalewu Brzegi dla przyjezdnych, brak kolizji z węzłem S7.
	Nie jest to wariant kolidujący z ruchem samochodowym. Jest najlepszą opcją, aby rozpropagować zalew Brzegi. Nie ingeruje ona w zabudowę domków jednorodzinnych.
W7	Takie przedłużenie linii tramwajowej koliduje z wjazdem i wyjazdem z Krakowa i nie wymaga przebudowy węzła komunikacyjnego co byłoby konieczne przy wyborze pozostałych wariantów. Nie koliduje też z istniejącą zabudową terenu.
	Najlepszy obszar do zagospodarowania, dużo przestrzeni blisko przystani Brzegi, która się rozbudowuje, lepiej zrobić dłuższą linię ponieważ tereny wzdłuż się rozbudowują.
	W mojej ocenie jest to pomimo kosztów najlepsza lokalizacja, węzeł S7 nie będzie obciążony ruchem samochodów i będzie najbliższej strefy przemysłowej Wieliczka (pola papieskie).
	Możliwość zatrzymania na obrzeżach Krakowa ruchu samochodowego, a tym samym lepszy wyjazd z miasta, Możliwość ograniczenia ruchu autobusów dalekobieżnych do centrum, poprzez bezkolizyjne miejsce przesiadkowe na tramwaj.
	Możliwość ograniczenia ruchu autobusów dalekobieżnych do centrum, poprzez bezkolizyjne miejsce przesiadkowe na tramwaj. Możliwość zatrzymania na obrzeżach Krakowa ruchu samochodowego, a tym samym lepszy wyjazd z miasta.
	Bezkolizyjne prowadzenie linii tramwajowej przez węzeł drogowy Kraków Przewóz w poziomie -1.
	Skoro koncepcja zakłada efektywne wykorzystanie potencjału węzła przesiadkowego (P&R, powiązanie autobus podmiejski-tramwaj) ta opcja wydaje się najkorzystniejsza - osoby spoza Krakowa będą mieć łatwość zostawienia pojazdu na parkingu, nie będą znacząco obciążać węzła S7, a bezkolizyjne przejście tramwaju przez ten węzeł zniweluje jego wpływ na ruch na tym węźle.
	Długa trasa pozwoli obsłużyć więcej mieszkańców a dodatkowo zwiększy dostępność kąpieliska i ew. rozwój terenów rekreacyjnych w tym regionie.
	Mniej aut na rondzie pod S7 (i tuż przy nim).
	Wariant W7 jest najkorzystniejszym rozwiązaniem, ponieważ będzie bezkolizyjnym prowadzeniem linii tramwajowej przez węzeł Kraków Przewóz. Poza tym w tym wariacie samochody spoza Krakowa będą mogły zaparkować na parkingu P+R bez konieczności wjazdu do Krakowa, co zmniejszy ryzyko korków.
	Wariant ten daje możliwość bezkolizyjnego z S7 prowadzenia linii tramwajowej oraz zatrzymania napływu samochodów z pobliskich miejscowości do Krakowa.
	Wizyty u rodziny.
	Umożliwi dojazd w lecie do kąpieliska. Korzystniejszy wjazd na parking P&R - oddalenie od węzła autostradowego pozwoli na równie łatwy dojazd do P+R i pętli dla pojazdów nadjeżdżających z każdej strony tzn. z kierunków: Niepołomic, Tarnowa, Nowej Huty czy Przewozu bez zaburzania płynności ruchu na skrzyżowaniu przy węźle.

	Umożliwi dojazd w lecie do kąpieliska. Korzystniejszy wjazd na parking P&R - oddalenie od węzła autostradowego pozwoli na równie łatwy dojazd do P+R i pętli dla pojazdów nadjeżdżających z każdej strony tzn. z kierunków: Niepołomic, Tarnowa, Nowej Huty czy Przewozu bez zaburzania płynności ruchu na skrzyżowaniu przy węźle.
Nie wybrano żadnego wariantu	Nie wybrałem żadnego z wariantów, ponieważ nie uważam inwestycji za priorytetową.
	W pierwszej kolejności powinna być realizowana linia tramwajowa na Złocień.
	Budowa pętli na Złocieniu poprzez przedłużenie ulicy Domagały.
	Wariant W7 oraz wszystkie inne warianty po wschodniej stronie węzła S7 spowoduje znacznie mniejsze utrudnienia w ruchu samochodów od wariantów po stronie zachodniej np. W1. Samochody wjeżdżające do Krakowa tym węzłem od strony Wieliczki i Nowej Huty będą musiały przeciąć ul. Śliwiaka aby dostać się do parkingu P&R, co spowoduje dodatkowe korki w godzinach szczytu (szczególnie porannych). W godz. popołudniowych, zakorkowany już w tym miejscu wyjazd z Krakowa, zostanie dodatkowo obciążony tramwajami oraz samochodami włączającymi się do ruchu z parkingu. Żaden użytkownik samochodu nie zdecyduje się na korzystanie z tramwaju czy parkingu P&R jeśli wjazd i wyjazd do tych miejsc będzie powodował kilkunasto- a nawet kilku dziesięcio - minutowe opóźnienia.
	Wariant W7 jest zlokalizowany na terenach mniej zagospodarowanych, nie objętych planem lub o przeznaczeniu rolniczym, jest dalej dobrze skomunikowany z Brzegami, Kokotowem, Niepołomicami. Wariant W7 daje szansę, że część kierowców wjeżdżających do Krakowa od strony tych miejscowości w godz. porannych zostawi swoje samochody na P&R. Równocześnie pracownicy strefy aktywności gospodarczej jadący w przeciwnym kierunku będą mogli dojechać w okolice od których pokonanie ostatniego odcinka podróży hulajnogą, pieszo czy rowerem nie ma większych barier. Ta sama osoba wysiadając z tramwaju w wariacie W1 nie ma możliwości przejścia pieszo na drugą stronę S7, gdyż nie ma tam żadnej infrastruktury dla pieszych czy rowerzystów.
	Złocień to ogromne osiedle z fatalną komunikacją.
	Pętla tramwajowa powinna być zlokalizowana na osiedlu Złocień.
	Żaden z zaproponowanych wariantów nie jest dobrym pomysłem, ponieważ zakłada powstanie pętli w obszarze niezagospodarowanym (W2, W5A, W5B, W7) lub przemysłowym skupionym na transporcie samochodowym, w tym ciężarowym (W1, W3).
	Najpilniejsze rozwiązanie budowy tramwaju na ten moment. Najwięcej mieszkańców w okolicy ma Złocień.
	Zaproponowany przeze mnie wariant W8 znacznie ułatwi mieszkańcom os. Złocień skomunikowanie z innymi częściami miasta.
Najbardziej potrzebne obecnie rozwiązanie dla mieszkańców tej części Krakowa.	
Żaden z zaproponowanych wariantów nie jest dobrym pomysłem, ponieważ zakłada powstanie pętli w obszarze niezagospodarowanym (W2, W5A, W5B, W7) lub przemysłowym skupionym na transporcie samochodowym, w tym ciężarowym (W1, W3).	

Pyt. 7 Czy budowa linii tramwajowej do węzła drogowego Kraków Przewóz wraz z pętlą tramwajowa oraz parkingiem P+R wpłynie na zwiększenie stopnia wykorzystania przez Panią/Pana transportu zbiorowego w odbywanych podróżach?

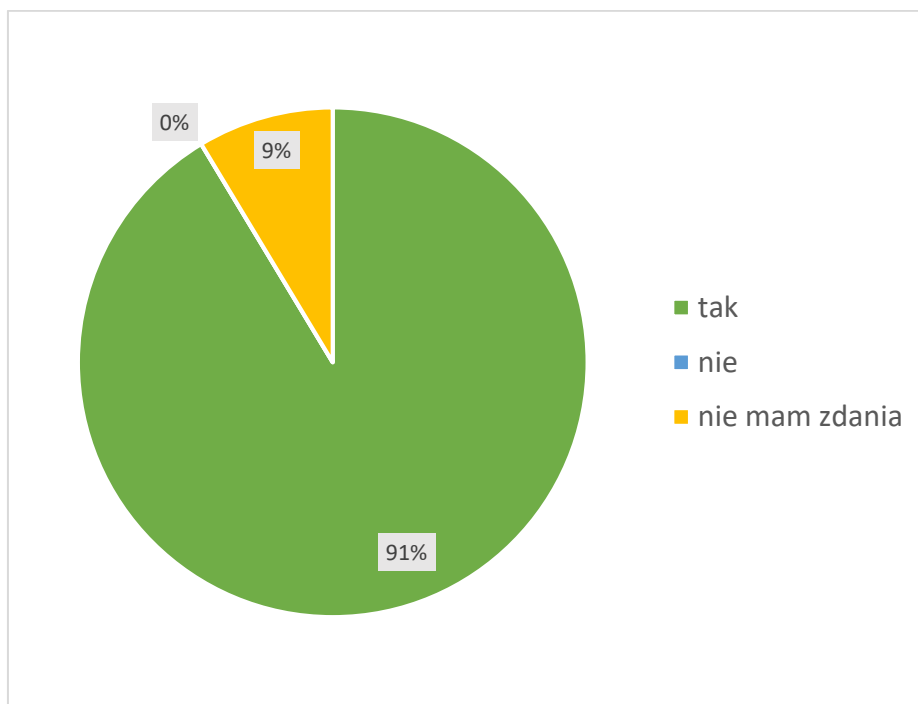
TAK	100
NIE	32
NIE WIEM	8
BRAK ODPOWIEDZI	1



Wykres 8. Ocena wpływu budowy linii tramwajowej na zwiększenie wykorzystania transportu zbiorowego.

Pyt. 8 Czy uważa Pani/Pan za zasadne realizację rozbudowy ul. Domagały od skrzyżowania z ul. Nad Drwiną do skrzyżowania z ul. Śliwiaka i Bartników?

TAK	127
NIE	0
NIE MAM ZDANIA	12
BRAK ODPOWIEDZI	2



Wykres 9. Ocena zasadności realizacji rozbudowy ul. Domagały od skrzyżowania z ul. Nad Drwiną do skrzyżowania z ul. Śliwiaka i Bartników [%].

4.6. Postulaty mieszkańców z formularzy.

Lp.	Postulat mieszkańców	Odniesienie Wykonawcy	Ilość głosów
1	Linia tramwajowa na osiedle Złocień jest priorytetowa, dlatego że liczba mieszkańców ciągle wzrasta przez co zwiększają się również potrzeby komunikacyjne mieszkańców. Odciaży to przepełnione i spóźniające się autobusy. Należy przedłużyć ulicę Domagały i tam poprowadzić tramwaj na Złocień. Tramwaj w kierunku węzła Przewóz najprawdopodobniej będzie jeździć pusty.	Przedłużenie linii tramwajowej do osiedla Złocień opracowane zostało w części trzeciej przedmiotowego zadania.	73
2	Należy rozwinąć transport publiczny, aby ograniczyć w maksymalny sposób liczbę samochodów wjeżdżających do miasta.	Budowa linii tramwajowej, opracowywanej w ramach przedmiotowej koncepcji przyczyni się do rozbudowy sieci linii tramwajowych w mieście, a tym samym do rozwoju transportu publicznego Krakowa.	2
3	Należy wybrać wariant, który wpłynie na uspokojenie ruchu w mieście przez co zwiększy bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu.	Każdy z wariantów wpływa na zmniejszenie liczby pojazdów wjeżdżających do Centrum. Każdy wariant przewiduje rozwiązania dla pieszych i rowerzystów.	1
4	Rozbudowa ul. Domagały od skrzyżowania z ul. Nad Drwiną do skrzyżowania z ul. Śliwiaka i Bartników usprawni ruch autobusów oraz rowerów, dzięki nowej drodze dla rowerów, jednak może również zwiększyć udział samochodów w ruchu. Koniecznie należy wybrać wariant z rondem, aby uspokajać ruch. Rozważyć opcję, aby zamiast tej ulicy zrobić tam tylko i wyłącznie tramwaj oraz chodnik i drogę dla rowerów.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Rozbudowa ul. Domagały odciaży ruch samochodów na ul. Półtangi.	1
5	Obszar Rybitw i Przewozu uzbroić w odpowiednią siatkę transportową dostosowaną do aktualnego i zwiększającego się zagęszczenia mieszkańców i usług w tym rejonie.	Planowana budowa linii tramwajowej oraz rozbudowa ulicy Domagały wpływa na rozwój systemu transportu na wskazanym obszarze Miasta.	2
6	Przyda się zagospodarować w większości poprzemysłowe tereny, które teraz bardziej straszą i mają wiele barier dla rowerzystów i pieszych, dla których nie ma chodnika.	Uwaga nie dotyczy przedmiotowego zadania jakim jest budowa linii tramwajowej oraz rozbudowa ul. Domagały. Każdy wariant przewiduje rozwiązania dla pieszych i rowerzystów.	1
7	Wykonanie pętli tramwajowej przy przystani Brzegi, która zmniejszyłaby ruch samochodowy w tamtym obszarze i wpłynęłaby na wybór tramwaju jako środka transportu.	Rozwiązanie pętli przy przystani Brzegi zawarte jest w wariantach W2, W5a, W5b, W7.	1

8	Kawałek Domagały to nie tylko droga ale infrastruktura w około dla wszystkich. W tej chwili nie ma kawałka chodnika, ścieżki rowerowej łączącej Złocień z resztą miasta np. z ul. Półtangi a wzdłuż niej też nie ma chodnika. Należy wcześniej połączyć ul. Domagały z ul. Śliwiaka.	Projektowane rozwiązania obejmują rozwiązania dla pieszych i rowerzystów wzdłuż ul. Domagały.	2
9	Wykonać ścieżkę rowerową podczas budowy linii tramwajowej od istniejącej pętli tramwajowej Mały Płaszów do węzła drogowego Kraków Przewóz wzdłuż ul. Półtangi.	W ramach zadania przewiduje się wykonanie ścieżek rowerowych i chodników wzdłuż inwestycji. Przedmiotowa inwestycja nie uwzględnia rozbudowy ul. Półtangi.	2
10	Rozbudowa ul. Domagały od skrzyżowania z ul. Nad Drwiną do skrzyżowania z ul. Śliwiaka i Bartników jest zasadna tylko wraz z budową linii tramwajowej.	Studium budowy linii tramwajowej do osiedla Złocień opracowane zostało w części trzeciej przedmiotowego zadania. Kolejność realizacji poszczególnych elementów przedmiotowego zadania zostanie określona na późniejszym etapie prac.	8
11	Rozważyć jednocześnie realizację również linii tramwajowej przechodzącej przez Złocień. Dzięki temu koszty powinny znacząco się obniżyć przy wykonaniu dwóch inwestycji w jednym etapie niż realizację ich z osobna.	Kolejność realizacji poszczególnych elementów przedmiotowego zadania zostanie określona na późniejszym etapie prac.	1
12	Należy inwestycję rozdzielić na dwie części ze względu na skalę i czas realizacji inwestycji. Budowa Domagały z mostem na Drwinie jest prostsza i szybsza, więc powinna być wykonana w pierwszej kolejności i tramwaj powinien być prowadzony ul. Domagały a połączenie to pozytywnie wpłynie na życie mieszkańców osiedla Złocień. W kolejnych latach można wykonać drugą część inwestycji.	Kolejność realizacji poszczególnych elementów przedmiotowego zadania zostanie określona na późniejszym etapie prac.	2
13	Ulica Półtangi musi zostać odciążona. Dzięki rozbudowie ul. Domagały jest szansa, że część ruchu samochodowego przeniesie się odciążając ul. Półtangi i upłynniając ruch na tym obszarze.	Rozbudowa ul. Domagały wpływa na zmniejszenie ruchu w ciągu ul. Półtangi. Przyjęto do wiadomości.	1
14	Rozbudowa linii tramwajowej winna być połączona z realizacją koncepcji „Nowego Miasta” w obszarze Rybitw - po uwzględnieniu zasadnych uwag ze strony przedsiębiorców, prowadzących działalność w w/w obszarze.	Uwaga przyjęta do wiadomości.	2
15	Pętla obowiązkowo po wschodniej stronie S7 - nie dokładać ruchu do przeciążonego węzła Rybitwy	Uwaga przyjęta do wiadomości.	7
16	Duże utrudnienia w ruchu samochodów przez umiejscowienie P&R oraz pętli po stronie zachodniej od węzła S7 (W1, W3) Samochody wjeżdżające do Krakowa tym węzłem od strony Wieliczki i Nowej Huty będą musiały przeciąć ul. Śliwiaka aby dostać się do parkingu P&R, co spowoduje dodatkowe korki w godzinach szczytu (szczególnie porannych). W godz. popołudniowych, zakorkowany już w tym miejscu	Uwaga przyjęta do wiadomości.	1

	wyjazd z Krakowa, zostanie dodatkowo obciążony tramwajami oraz samochodami włączającymi się do ruchu z parkingu. Żaden użytkownik samochodu nie zdecyduje się na korzystanie z tramwaju czy parkingu P&R jeśli wjazd i wyjazd do tych miejsc będzie powodował kilkunasto- a nawet kilku dziesięć - minutowe opóźnienia.		
17	Nie powinno się wciskać pętli i parkingu między zabudowę wielorodzinną i jednorodziną, Zwiększy się ruch i hałas w cichej i spokojnej okolicy.	Uwaga przyjęta do wiadomości.	1
18	Na ul. Śliwiaka i Trakt Papieski powinien być wydzielony osobny ciąg pieszy i rowerowy	Rozwiązania projektowe obejmują wykonanie ścieżki rowerowej oraz chodnika do projektowanej pętli tramwajowej. Wszystkie warianty obejmują ścieżkę rowerową wzdłuż ulicy Śliwiaka, a dodatkowo w wariantach z pętlą po stronie wschodniej obejmują również ulicę Trakt Papieski.	1
19	Wyjazd z ul. Wrobela od strony północnej w kierunku ul. Śliwiaka powinien zostać powiększony o dodatkowy pas samochodowy do prawo skrętu - obecnie jeden pas powoduje ogromne korki.	Uwaga przyjęta do wiadomości.	1
20	Zmiana nazwy przystanku „Śliwiaka” na "Wrobela P&R"	Nazwy przystanków będą ustalone na dalszym etapie prac - podczas realizacji inwestycji.	1
21	Przedłużenie linii nocnej 605 do nowego węzła.	Poza zakresem przedmiotowego zadania. Przedmiotem zadania jest budowa linii tramwajowej oraz rozbudowa ul. Domagały.	1
22	Dodanie ławek dla pieszych w ciągu ulic Śliwiaka/ Botewa/ Dobry Początek / Wrobela / Trakt Papieski	Rozwiązania projektowe są zgodne z wytycznymi Miasta Krakowa i będą podlegać uszczegółowieniu w tym zakresie na dalszym etapie prac projektowych. Uwaga przyjęta do wiadomości.	1
23	Jak najszybsza realizacja inwestycji.	Uwaga przyjęta do wiadomości.	1
24	Potrzebna szybka realizacja, a przynajmniej pkt. 8 ekspresowo. Jeżeli da się zagospodarować dachu tej pętli to byłoby fajnie np. Częściowo wkopać w ziemię. Ale proponuję lokalizację bliżej Złocienia, pod autostradą, pod filarami autostrady, koniec ulicy Feliksa Jasińskiego. Blisko też do stacji kolejowej.	Zaproponowana lokalizacja pętli tramwajowej spowodowałaby konieczność przejścia linii tramwajowej blisko wybudowanych bloków mieszkalnych na osiedlu Złocień. Nie przewiduje się takiego wariantu na tym etapie prac.	1
25	Dodatkowe miejsca parkingowe na ul. Śliwiaka/ Wrobela/ Dobry Początek.	Miejsca parkingowe zostały zaprojektowane wyłącznie w ramach parkingu P+R. Przedmiotowe zamówienie nie obejmuje	1

		projektowania nowych miejsc postojowych dla mieszkańców.	
26	Na skrzyżowaniu ulic Wrobela i Śliwiaka dodać pas prawo skrętu na ul. Wrobela.	Uwaga przyjęta do wiadomości.	1
27	Rozdzielenie ciągu pieszo-rowerowego na ul. Śliwiaka na osobne ścieżki: pieszą rowerową do granic miasta z Brzegami oraz przejście dla pieszych do przystani Brzegi.	Warianty przewidują rozdzielenie ruchu rowerowego i pieszego w zakresie inwestycji. Przejście dla pieszych jest uwzględnione w wariantach z lokalizacją pętli tramwajowej i parkingu P+R po wschodniej stronie węzła Kraków Przewóz.	1
28	Dodatkowe ławki dla pieszych w ciągu głównych ulic.	Rozwiązania projektowe są zgodne z wytycznymi Miasta Krakowa i będą podlegać uszczegółowieniu w tym zakresie na dalszym etapie prac projektowych. Uwaga przyjęta do wiadomości.	1
29	Wariant proponowany wcześniej, który zakładał rozbudowę / przedłużenie ul. Domagały i pętlę tramwajową na Złocieniu - najbardziej efektywny wariant.	Nie dotyczy przedmiotu konsultacji społecznych. Uwaga tyczy się części trzeciej zadania, dla której konsultacje społeczne były przeprowadzane w 2022 roku.	15
30	ABM Spółka Akcyjna Wariant W3 został zaprojektowany na działkach, na których wybudowaliśmy nasz nowy zakład produkcyjny i za kilkanaście dni będziemy uruchamiać w nim produkcję. Budowę zakładu rozpoczęliśmy już w roku 2021, a już kilka lat wcześniej procedowaliśmy dokumenty niezbędne do rozpoczęcia budowy. Jesteśmy mocno zaskoczeni, że tak duża inwestycja jaką jest budowa pętli tramwajowej nie była konsultowana z właścicielami działek, na których została zaprojektowana pętla. Wskazują Państwo, że konsultacje społeczne mają na celu wybór najkorzystniejszej lokalizacji pętli tramwajowej - ta intencja jest dla nas zupełnie niezrozumiała. Prosimy o wyjaśnienie- co w sytuacji, gdy w wyniku konsultacji społecznych zostanie wybrany wariant W3. Mając na uwadze powyższe wyrażamy nasz sprzeciw wobec budowy pętli w wariantcie W3. Jednocześnie chcemy wyraźnie zaznaczyć, że jak najbardziej popieramy rozwój komunikacji zbiorowej w tej części Krakowa.	Uwaga przyjęta do wiadomości.	1
31	Przeprowadzenie linii tramwajowej przez rzekę Drwinę w pobliże osiedli wzdłuż ul. Domagały lub wzdłuż S7 co umożliwiło by nadal umiejscowienie P+R w pobliżu węzła drogowego Kraków Przewóz a pętla mogła by być na terenie obecnej Telefoniki z dostępem i w zasięgu mieszkańców.	Studium budowy linii tramwajowej do osiedla Złocięń wraz z lokalizacją pętli tramwajowej na terenie obecnej Telefoniki opracowane zostało w części trzeciej przedmiotowego zadania.	4

32	Należy zrobić pętlę od ul. Agatowej do węzła drogowego, nawet jeśli tramwaj przejedzie 3 przystanki to i tak pomoże ludziom wykaraskać się z tego ogromu korków.	Poza zakresem części 1 i 2 zadania, która jest przedmiotem niniejszych konsultacji społecznych. W trzeciej części zadania zostało opracowane studium budowy linii tramwajowej do osiedla Złocień wraz z lokalizacją pętli tramwajowej na terenie obecnej Telefoniki.	1
33	Tramwaj na Złocień - a następnie na Bieżanów oraz połączenie tych dzielnic ulicami powinno być priorytetem Krakowa po zakończeniu prac na północy (Górka Narodowa, S7, os. Piast)	Uwaga przyjęta do wiadomości.	1
34	Doprowadzić tramwaj do kąpieliska w Brzegach	Warianty W2, W5a, W5b i W7 przewidują lokalizację pętli tramwajowej przy przystani Brzegi.	1
35	Budowa nowej drogi ze sprawnym odwodnieniem.	Rozwiązania projektowe uwzględniają odwodnienie drogi.	1
36	Dragun Arkadiusz (Harmann Polska Sp. z o. o.) Jako właściciel i reprezentant spółki Harmann Polska Sp. z o.o. zgłaszam zastrzeżenia do wariantu W1. Wariant ten koliduje z prawem własności i zamierzeniami inwestycyjnymi spółki na działkach o nr. 87/8, 87/7, 86/7, 86/8, 86/5, o łącznej powierzchni 8375 m2. Dodatkowo zamierzenia inwestycyjne spółki (realizowany projekt budynku biurowo-magazynowego) obejmują działkę 83/4 (5264 m2), której nabycie spółka zamierza sfinalizować w lipcu 2023 roku. Powstały kompleks o powierzchni 13.639 m2 spółka zamierza w całości przeznaczyć pod zabudowę magazynowo biurową zgodnie z obowiązującym w tym rejonie planem zagospodarowania przestrzennego. Spółka jednocześnie finalizuje umowę ustanowienia służebności dojazdu do swoich działek poprzez kompleks działek o nr. 91/6, 91/8, 90/3 i 90/6, których właściciel posiada aktualne i prawomocne pozwolenie na budowę stacji benzynowej wraz ze zjazdem z ul. Śliwiaka. Wspomniana stacja jest aktualnie w budowie o znacznym stopniu zaawansowania a jej lokalizacja w całości pokrywa się z wariantem W1. Podsumowując, wszystkie działki stanowiące pierwszą linię zabudowy od ul. Śliwiaka na głębokość ok. 120 m w kierunku południowym, stanowią własność osób prawnych i realizują lub projektują w tym miejscu inwestycje komercyjne zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania terenu. Całkowita wartość inwestycji spółki Harmann, będącej przedmiotem projektowania i uzgodnień wg. wstępnych założeń przekroczy kwotę 45 mln zł netto, a wartość odszkodowania, które	Uwaga przyjęta do wiadomości.	1

	przysługiwałyby spółce na dzień dzisiejszy, wg. aktualnych wycen gruntów i aktualnie ponoszonych nakładów stanowiłaby kwotę kilkunastu milionów złotych. Biorąc pod uwagę fakt, że konsultowana koncepcja tramwaju i parkingu P&R nie posiada finansowania zabezpieczonego w budżecie miasta, wariant W1 wydaje się trudny do zrealizowania bez wieloletniego blokowania zamierzeń inwestycyjnych właścicieli działek i utrudniania swobody gospodarczej na tym terenie, w całości objętym planem i studium zagospodarowania.		
37	Przedmiotowa inwestycja usprawni komunikację tylko w przypadku jeśli linia tramwajowa zostanie poprowadzona bezkolizyjnie w poziomie 1, albowiem w chwili obecnej niezależnie od pory dnia wokół węzła drogowego codziennie robi się zator drogowy, a poprowadzenie linii tramwajowej na poziomie 0 w ogóle nie usprawni ruchu drogowego.	Budowa linii tramwajowej nie ma za zadanie usprawnienia ruchu drogowego. Ma za zadanie poprawę obsługi pasażerskiej. Dodatkowo w wariantcie W5b oraz W7 linia tramwajowa prowadzona jest bezkolizyjnie (w poziomie -1) przez węzeł drogowy Kraków Przewóz.	3
38	Należy poprawić infrastrukturę pieszą na Półtąnki w części południowej i rozsądnie skorelować kursy tramwaj-autobus obsługujące rejon Półtąnki w części południowej. Brak oświetlenia, chodników, ścieżek rowerowych oraz przejść dla pieszych, poruszane się w tamtym rejonie jest bardzo niebezpieczne.	Rozbudowa ul. Półtąnki jest poza zakresem przedmiotowej inwestycji.	8
39	Miasto powinno przyjąć następującą kolejność realizacji inwestycji: - rozbudowa Domagał (lata 2024 -2025) z rezerwą pod tramwaj - budowa linii tramwajowej do skrzyżowania Domagały - Śliwiaka (obsługa bez pętli - rozjazd umożliwiający zmianę toru + tabor dwukierunkowy) - budowa linii tramwajowej na Złocień wzdłuż ulicy Domagały - budowa linii tramwajowej za węzeł Przewóz (wschodnia strona obwodnicy)	Uwaga przyjęta do wiadomości.	1
40	W każdym z wariantów, rozważyć wjazd bezkolizyjny z Krakowa w kierunku S7/A4	Nie przewiduje się takiego wariantu na tym etapie prac.	1
41	P+R zrobić na wysokości Platinet, parking po przeciwnej stronie pętla od strony McDonald 's	Nie przewiduje się takiego wariantu na tym etapie prac.	1
42	Na osiedlu Złocień jak najszybciej powinna powstać kompleksowa realizacja jezdni, chodników, ścieżki rowerowej z pasami zieleni oraz zachowaną przestrzenią pod budowę tramwaju na Złocień.	W trzeciej części zadania zostało opracowane studium budowy linii tramwajowej do osiedla Złocień. Kolejność realizacji poszczególnych elementów przedmiotowego zadania zostanie określona na późniejszym etapie prac.	1

43	Tramwaj powinien skręcać z ulicy Śliwiaka w przedłużoną ulicę Domagały i kończyć trasę na pętli w okolicach obecnych terenów Telefoniki. Umożliwiłoby to połączenie transportu tramwajowego z autobusowym (pętla Złocień) oraz kolejowym (stacja Kraków Złocień).	Takie rozwiązania były przedstawiane w ramach trzeciej części przedmiotowego zadania, dla której konsultacje społeczne odbyły się w 2022 roku. Kolejność realizacji poszczególnych elementów przedmiotowego zadania zostanie określona na późniejszym etapie prac.	2
44	W większym stopniu brać pod uwagę głosy mieszkańców okolicznych terenów	Głosy Mieszkańców są brane pod uwagę.	1
45	Parking nie musi być przy pętli może być przy przystankach zlokalizowanych po trasie tramwaju	Możliwe jest lokalizowanie parkingu P+R w innym miejscu niż pętla tramwajowa jednak efektywność takiego rozwiązania spada.	1
46	Tory tramwajowe wzdłuż ulicy Domagały powinny być usytuowane po jej wschodniej stronie (tak jak to ma miejsce wzdłuż ul. Wielickiej, gdzie tory są usytuowane po południowej stronie), aby zmniejszyć liczbę punktów przecinania się ulic z tramwajem, dzięki czemu zmniejszy się liczba sygnalizacji świetlnych tamujących ruch na ulicy.	Uwaga przyjęta do wiadomości.	1
47	Proszę o przeanalizowanie możliwości wykonania w ul. Christo Botewa na odcinku od ul. Rybitwy do ul. Półtangi tzw. „nawrotki” dla pojazdów udających się od Krakowa w kierunku obwodnicy autostradowej. uzasadnienie: 1. Jest to dość długi (ok 1,5 km) odcinek bez możliwości zawrócenia w kierunku centrum dla samochodów wyjeżdżających z baz magazynowych i logistycznych, hurtowni i już powstających biur. 2. „Nawrotka” z długim pasem do niej doprowadzającym i zjazdowym, zlokalizowana przed skrzyżowaniem Półtangi, Christo Botewa i Śliwiaka, nie stworzy nowych korków, a jednocześnie odciąży wyżej wymienione skrzyżowanie. 3. Dalsza zabudowa terenów na południe od Christo Botewa zwiększy możliwość korkowania się tej ulicy w kierunku wschodnim. 4. Planowane jest dołączenie ulicy od południa przy przystankach „Nowe Miasto”, lecz bez połączenia między jezdniami, a tym samym bez możliwości zawracania w kierunku centrum.	Uwaga zostanie przeanalizowana i ewentualnie wprowadzona na dalszym etapie prac projektowych.	1
48	Po stronie południowej ul. Christo Botewa gdzie obecnie występują trzy pasy w tym jeden w założeniu do włączania się do ruchu należałoby wybudować dwa pasy ruchu na jezdni głównej i dodatkową jezdnię doprowadzającą ruch do posesji z DDR między tymi jezdniami.	Zaproponowane rozwiązania komunikacyjne nie zmniejszają dostępności do terenów po południowej stronie ul. Christo Botewa.	1

49	W obrębie węzła z S7 należy zaprojektować DDR po stronie południowej w kierunku granicy miasta ponieważ patrząc od centrum miasta jest to naturalna strona ruchu dla rowerzystów na tym ciągu z nierozwiązalnymi brakami DDR po stronie północnej w rejonie ul. Kuklińskiego i Klimeckiego. Również od strony granicy miasta DDR znajduje się po stronie południowej i obecny przejazd na stronę północną wzdłuż ul. Śliwiaka i fragmentu ul. Trakt Papieski powinien być docelowo wyeliminowany.	Proponowane rozwiązanie wpłynie na przepustowość węzła Kraków Przewóz.	1
50	Najpierw powinna zostać zrealizowana linia tramwajowa: Mały Płaszów - Domagały - os. Złocień pętla. To jest najbardziej potrzebne i na to czekają mieszkańcy Złocienia i osoby pracujące na Rybitwach. Pętla na końcu ul. Śliwiaka powinna powstać dopiero w drugim etapie.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Kolejność realizacji poszczególnych elementów przedmiotowego zadania zostanie określona na późniejszym etapie prac.	1
51	Priorytetem jest rozbudowa ul. Domagały z jednoczesnym zabezpieczeniem terenu pod tramwaj biegnący wzdłuż ww.. ulicy. W drugiej kolejności budowa tramwaju wzdłuż ul. Domagały na Złocień. W ostatnim etapie budowa linii tramwajowej do węzła Kraków Przewóz.	Uwaga przyjęta do wiadomości. Kolejność realizacji poszczególnych elementów przedmiotowego zadania zostanie określona na późniejszym etapie prac.	1

5. Podsumowanie

- Duża część mieszkańców biorących udział w przedmiotowych konsultacjach społecznych uważa, że priorytetem jest budowa linii tramwajowej obsługującej osiedle Złocień.
- Mieszkańcom zależy na bezpiecznym przemieszczaniu się po mieście Kraków. Dlatego chcą, aby projekt uwzględnił wybudowanie chodników, ścieżek rowerowych oraz wyposażenie ich w elementy niezbędne do bezpiecznego przemieszczania się i przekraczania jezdni.
- Według ankietowanych mieszkańców należy wybrać wariant, który wpłynie na uspokojenie ruchu w mieście oraz ograniczy napływ samochodów przyjezdnych.
- Zdaniem ankietowanych mieszkańców tramwaj kursujący w kierunku węzła Kraków Przewóz będzie jeździł pusty, ponieważ nie ma zapotrzebowania w tamtym rejonie na dodatkową komunikację.
- Ankietowani poruszyli kwestie tworzenia się ogromnych zatorów, głównie w obrębie ul. Półtangi, dlatego uważają za zasadne rozbudowę ul. Domagały od skrzyżowania z ul. Śliwiaka do skrzyżowania z ul. Nad Drwiną co odciążą ul. Półtangi.
- Ciągły wzrost liczby mieszkańców osiedla Złocień powoduje, że komunikacja miejska nie jest wystarczająca. Często dojazd do pracy czy szkoły zajmuje mieszkańcom znacznie więcej czasu niż planowano, przez tworzące się korki - głównie w godzinach szczytu. Budowa linii tramwajowej odciążąłaby opóźnione i przepełnione autobusy.
- Według części mieszkańców, którzy wzięli udział w konsultacjach przeciążony jest węzeł Kraków Przewóz, dlatego aby nie dokładać dodatkowych natężeń pętla tramwajowa wraz z parkingiem P+R powinna powstać po wschodniej stronie S7.
- Część mieszkańców, która wzięła udział w konsultacjach uważa, że pętla tramwajowa wraz z parkingiem P+R powinna powstać po zachodniej stronie S7 ze względu m.in. na: mniejsze zagospodarowanie terenów po wschodniej stronie węzła S7, skrócenie czasu realizacji inwestycji, mniejszą uciążliwość dla mieszkańców przy realizacji wariantu W1.
- Mieszkańcom zależy na tym, aby zweryfikować rozwiązania i dostosować je do nowych i planowanych inwestycji w rejonie wariantu W1 oraz W3.
- Część mieszkańców zwraca uwagę na to, aby zweryfikować odległość inwestycji od zabudowy jednorodzinnej.