



Raport końcowy z konsultacji społecznych

**Dotyczących opracowania pn.:
„Wielowariantowa koncepcja
programowo-przestrzenna budowy
węzła komunikacyjnego w rejonie
Luboczy w Krakowie”**

Spis treści

Spis treści.....	2
1. ZAKRES I CEL.....	3
2. PODSTAWA OPRACOWANIA KONSULTOWANYCH ROZWIĄZAŃ KONCEPCYJNYCH.....	3
2.1 Dokumentacja formalno-prawna	3
2.2 Materiały geodezyjne	3
2.3 Wizja lokalna	3
2.4 Dokumenty planistyczne	4
3. KONSULTACJE SPOŁECZNE	4
3.1. Ogłoszenie o konsultacjach społecznych.....	4
3.2. Dział aktualności.....	4
3.3. Dział aktualne konsultacje społeczne	5
3.4. Miejskie Centrum Dialogu	6
4. FORMY KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	6
4.1. Spotkanie z mieszkańcami	6
4.2. Telefony dyżur ekspercki.....	10
4.3. Formularz konsultacyjny	11
5. PODSUMOWANIE	21
6. WNIOSKI.....	22
7. ZAŁĄCZNIKI	22

1. ZAKRES I CEL

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

„Wielowariantowa koncepcja programowo-przestrzenna budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie”.

Celem konsultacji było poznanie opinii mieszkańców na temat rozwiązań koncepcyjnych, w szczególności:

- budowy węzła przesiadkowego, w skład którego wchodzić będzie przystanek kolejowy „Kraków Lubocza”, zmodernizowana pętla tramwajowa, a także parkingi Park+Ride oraz Bike+Ride,
- bezkolizyjnego przekroczenia torów kolejowych w rejonie ulicy Blokowej w formie tunelu pod linią kolejową.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA KONSULTOWANYCH ROZWIĄZAŃ KONCEPCYJNYCH

2.1 Dokumentacja formalno-prawna

- Umowa nr W/II/48/GK/3/2021 zarejestrowana w Generalnym Rejestrze Umów i Zleceń Skarbnika Miasta Krakowa w dniu 27 kwietnia 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.

2.2 Materiały geodezyjne

Mapę zasadniczą wektorową w skali 1:500 pozyskano z ośrodka dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej.

Mapę zasadniczą w zakresie terenu kolejowego papierową w skali 1:500 pozyskano z kolejowego ośrodka dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej.

2.3 Wizja lokalna

Wizje lokalne w terenie inwestycji zostały przeprowadzone przez pracowników jednostki projektowej tj. Sweco Polska Sp. z o. o. m.in. w lipcu oraz wrześniu 2021 r.

2.4 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 Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego „GRĘBAŁÓW-LUBOCZA”,
- projekt Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego „ŁOWIŃSKIEGO”.

3. KONSULTACJE SPOŁECZNE

Konsultacje społeczne odbyły się w terminie od **9.06.2023** r. do **30.06.2023** r. Prowadzone były przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu urzędu Miasta Krakowa we współpracy z firmą Sweco Polska Sp. z o.o. oraz z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia na podstawie Uchwały 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.

3.1. Ogłoszenie o konsultacjach społecznych

Informacje o konsultacjach zostały zamieszczone w:

- serwisie internetowym Obywatelski Kraków,
- serwisie internetowym Magiczny Kraków,
- na profilach społecznościowych (Facebook, Instagram) Miejskiego Centrum Dialogu.

Konsultacje społeczne prowadzone były przez portal internetowy Obywatelski Kraków (www.obywatelski.krakow.pl). Podczas konsultacji wykorzystano następujące elementy serwisu:

- dział „aktualności”,
- dział aktualne konsultacje społeczne”,
- newsletter.

3.2. Dział aktualności

2 czerwca 2023 r. opublikowano informację, że od 9 do 30 czerwca 2023 r. Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa będzie prowadził konsultacje społeczne dotyczące realizowanego na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków opracowania

„Wielowariantowa koncepcja programowo-przestrzenna budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie”.

W tekście poinformowano krótko o przedmiocie konsultacji oraz zaanonsowano, że szczegółowe informacje na temat form konsultacyjnych, a także opracowane materiały zostaną udostępnione w serwisie www.obywatelski.krakow.pl w dniu rozpoczęcia konsultacji społecznych.

7 czerwca 2023 r. zamieszczono informację o uruchomieniu trwających od 9 do 30 czerwca 2023 r. konsultacji społecznych dotyczących opracowania pn. „Wielowariantowa koncepcja programowo-przestrzenna budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie”.

W tekście poinformowano krótko o celu prowadzonych konsultacji oraz podano link do szerszej informacji na temat przedmiotowych konsultacji, opublikowanej w zakładce „aktualne konsultacje społeczne”.

26 czerwca 2023 r. opublikowano przypomnienie o mającym się odbyć we wtorek, 27 czerwca 2023 r. o godz. 18.00 w Szkole Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 98 na os. Na Stoku 52 otwartym spotkaniu z mieszkańcami, zorganizowanym w ramach konsultacji społecznych dotyczących opracowania pn. „Wielowariantowa koncepcja programowo-przestrzenna budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie”.

Przypomniano też, o mającym się odbyć 28 czerwca 2023 r. w godz. od 16:00 do 17:00 telefonicznym dyżurze eksperckim, podczas którego skontaktować można się zarówno z przedstawicielami Wykonawcy - Sweco Polska sp. z o.o. jak i Zamawiającego - Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa).

W tekście krótko przedstawiono też cel i przedmiot konsultacji.

Pod tekstem zamieszczono link do szerszej informacji na temat przedmiotowych konsultacji, opublikowanej w zakładce „aktualne konsultacje społeczne”.

3.3. Dział aktualne konsultacje społeczne

7 czerwca 2023 r. opublikowano informację o uruchomieniu przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa we współpracy z firmą Sweco Polska Sp. z o.o. oraz z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia, trwających od 9 do 30 czerwca 2023 r., konsultacji społecznych dotyczących opracowania pn. „Wielowariantowa koncepcja programowo-przestrzenna budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie”.

W tekście poinformowano o przedmiocie i celu prowadzonych konsultacji, ich podstawie prawnej, harmonogramie i formach działań konsultacyjnych oraz jakimi sposobami i w jakich terminach zainteresowani mogli wziąć w nich udział.

Jako pliki do pobrania zamieszczono:

- „Wielowariantową koncepcję programowo-przestrzenną budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie” – opis techniczny dla wariantów W5 – W7
- Wariant W5
- Wariant W6
- Wariant W7
- Formularz konsultacyjny

- Wielowariantową koncepcję programowo-przestrzenną budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie” w postaci prezentacji pdf

W tekście poinformowano również, iż materiały poddane konsultacjom wraz z formularzem konsultacyjnym dostępne będą: w serwisie internetowym „Obywatelski Kraków”, na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Krakowa i w miejskim serwisie MPI.

28 czerwca 2023 r. po konsultacjach z mieszkańcami zamieszczono przedstawioną na spotkaniu prezentację – „Wielowariantową koncepcję programowo-przestrzenną budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie”.

3.4. Miejskie Centrum Dialogu

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

6 czerwca 2023 r. opublikowano post informujący, że od 9 do 30 czerwca 2023 r. Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa będzie prowadził konsultacje społeczne dotyczące realizowanego na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków opracowania „Wielowariantowa koncepcja programowo-przestrzenna budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie”.

26 czerwca 2023 r. zamieszczono zaproszenie do udziału w mającym się odbyć 27 czerwca 2023 r. o godz. 18:00 w Szkole Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 98 na os. Na Stoku 52 spotkaniu konsultacyjnym, zorganizowanym w ramach konsultacji społecznych dotyczących opracowania pn. „Wielowariantowa koncepcja programowo-przestrzenna budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie”.

4. FORMY KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

W ramach konsultacji zaproponowane zostały trzy formy konsultacyjne. Mieszkańcy mogli wybrać najdogodniejszą dla nich formę do przedstawienia swojego stanowiska w sprawie. Dostępnyymi formami konsultacyjnymi były:

- otwarte spotkanie z mieszkańcami,
- telefoniczne dyżury eksperckie,
- zbieranie uwag za pomocą formularza konsultacyjnego.

4.1. Spotkanie z mieszkańcami

Konsultacje społeczne w formie otwartego spotkania z mieszkańcami odbyły się w dniu 27 czerwca 2023 roku w godz. 18:00 do 19:30 w Szkole Podstawowej z Oddziałami Integracyjnymi nr 98 na os. Na Stoku 52.

W konsultacjach społecznych udział wzięli:

- Moderatorka spotkania - Pani Aleksandra Wagner
- Pierwszy Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa - Pan Andrzej Kulig

- Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa
- Pani Ewa Bielas
- Przewodniczący Rady i Zarządu Dzielnicy XVII Wzgórza Krzesławickie – Pan Andrzej Dziedzic
- Przedstawiciel firmy Sweco Polska Sp. z o.o. Kierownik Projektu/Projektant - Pan Adam Dowiat

Po krótkim wprowadzeniu przez moderatorkę spotkania, zastępcę prezydenta oraz zastępcę dyrektora WGKiK UMK przedstawiciel Sweco omówił przygotowaną prezentację.

W prezentacji przedstawiono: zakres i cel opracowania, trzy warianty, różnice pomiędzy nimi, węzeł przesiadkowy, ochronę akustyczną oraz dostępność do przystanków.

Na końcu poinformowano mieszkańców o sposobie zgłaszania uwag.

Treść prezentacji zamieszczona jest w załączniku nr 1

W spotkaniu wzięło udział około 20 mieszkańców Miasta Krakowa. Osoby zgłaszające uwagi/pytania do wcześniej przedstawionych rozwiązań koncepcyjnych, otrzymywały na bieżąco odpowiedzi od przedstawiciela firmy Sweco Polska, przedstawicieli Miasta Krakowa oraz Przewodniczącego Rady Dzielnicy XVII.

Poniżej zamieszczono główne uwagi, pytania oraz postulaty uczestników spotkania:

Lp.	UWAGI/PYTANIA/POSTULAT	ODPOWIEDZI
1.	Konsultacje dotyczą przystanku kolejowego. Czy jest przedstawiciel PKP?	Nie ma przedstawiciela PKP. Wszystkie przedstawione materiały uzyskały opinię PKP PLK. Materiał jest w pełni wartościowy.
2.	PKP zgadza się na wybudowanie węzła w przedstawionym miejscu?	Tak.
3.	Dlaczego w Krakowie jest tak mało przystanków kolejowych w porównaniu do Rzeszowa? Zbyt mała częstotliwość kursowania pociągów, dodatkowo nie ma możliwości rozbudowania istniejących relacji. Powinna być rozważona budowa przystanku kolejowego Kocmyrzowska. Znaczne utrudnienia w ruchu z powodu korków.	Wykonano prognozy ruchu na szczyt poranny i popołudniowy dla 2035 r. oraz 2050 r. Przeprowadzone analizy wskazują bardzo dobre warunki ruchowe na większości skrzyżowań. Obecnie główną przyczyną tworzenia się korków jest skrzyżowanie ul. Blokowej z linią kolejową w jednym poziomie. W celu zlikwidowania problemu, w każdym z wariantów ruch ul. Blokową prowadzony jest pod linią kolejową.
4.	Estakada prowadzi ruch nad węzłem przesiadkowym. Co z przesiadką z autobusu na pociąg?	Estakada jest rozwiązaniem przyszłościowym. Pokazuje możliwość przeprowadzenia ruchu z ul. Łowińskiego

		nad kolejną bez naruszania wężła przesiadkowego.
5.	Jak mieszkańcy Łuczanowic, Luboczy dostaną się na pętlę bez estakady?	Istniejące przejście podziemne w okolicy ul. Burzowej zostanie zachowane. Mieszkańcy będą mogli dostać się nim na pętlę w niespełna 10 minut. Pozostali mogą na pętlę dojechać autobusem bądź tramwajem. Estakada jest rozwiązaniem przyszłościowym, powstanie może w perspektywie 2050 r. Obecnie ma na celu zapewnienie miejsca w projekcie tak, aby w przyszłości nie trzeba było burzyć wężła przesiadkowego.
6.	Czy materiały z prezentacji zostaną udostępnione?	Tak, zostaną udostępnione na następny dzień.
7.	Niedostateczna ilość torów, uniemożliwia stworzenie dodatkowych potoków pociągu na tym odcinku. Przez słabe połączenie mieszkańcy przyzwyczaili się do poruszania autem, dlatego nie będą korzystać z nowego przystanku.	Gmina współpracuje z spółką PKP PLK nad studium wykonalności krakowskiego wężła kolejowego. Prace trwają już od 2021 r. Spółka jest poinformowana o planach. W analizach na zlecenie spółki, uwzględniono przystanek Kraków Lubocza. Przepustowość układu kolejowego też jest brana pod uwagę przez ekspertów.
8.	Jakie są szacunkowe koszty realizacji inwestycji?	Szacunkowe koszty realizacji zaprezentowanych koncepcji zależne są od wariantu i wahają się między 270 a 300 mln zł.
9.	Ile drzew będzie musiało zostać wyciętych?	Projekt zakłada wycinkę drzew, ale również wykonanie nasadzeń kompensacyjnych. Realizowane będą rozwiązania różnych form infrastruktury błękitno zielonej. Dokładna ilość wyciętych drzew nie była analizowana na tym etapie.
10.	Prośba o dokładne określenie wycinki i nasadzeń.	Deklarowanie konkretnych liczb nie ma sensu na obecnym etapie. Dokładna ilość wycinki i nasadzeń zostanie przeanalizowana i uwzględniona później.
11.	Czy dla całej koncepcji, na tym etapie uwzględniono zlewnie dróg? Ponieważ od dłuższego czasu procedujemy projekt zlewni dla osiedli Lubocza, Łuczanowice oraz Grebałów.	Projekt przygotowany jest w taki sposób, aby nie burzyć zamierzeń infrastruktury odwodnieniowej. Projektant czuwa nad tym i konsultujemy temat.
12.	Jako przedstawiciel rady dzielnicy sygnalizuję wariant W7 jako bardzo dobry, przy którym włożono dużo pracy. Informuję mieszkańców, że	

	jeśli zostaną chwilę po spotkaniu wytłumaczymy jak w niedalekiej przyszłości ma funkcjonować wariant W7.	
13.	Odrzucam wariant W5, ponieważ tramwaj wchodzi w ul. Mrozową. Czy w wariantach W6 i W7 tramwaj może skręcić w ul. Ujastek?	Dokładnych marszrut nie mamy, ale tramwaj w wariantach W6 i W7 może skręcić w ul. Ujastek.
14.	Niezależnie od wariantu ilość miejsc P+R się nie zmienia i wynosi 100?	W wariantach W5, W6 oraz W7 zaprojektowano około 100 miejsc P+R przy pętli tramwajowej. W wariantach W6 i W7 projekt przewiduje dodatkowe 100 miejsc P+R po północnej i południowej stronie projektowanego przystanku kolejowego Kraków Lubocza.
15.	Chcemy zlikwidować korki, a prowadzimy 200 aut na parking P+R. Jedynym dobrym rozwiązaniem jest budowa węzła przesiadkowego przy ul. Kocmyrzowskiej. Przystanek kolejowy przy ul. Kocmyrzowskiej jest jednym z trzech najważniejszych przystanków kolejowych jakie powinny powstać w Krakowie.	
16.	Nikt na rowerze nie przyjedzie na węzeł, bo nie mamy infrastruktury rowerowej. Złe skomunikowanie zmusza mieszkańców do poruszania się samochodami. Jeśli nowy węzeł przesiadkowy zapewni transport do centrum Krakowa w kilka minut to gwarantuję, że mieszkańcy Łuczanowic przesiądą się na komunikację miejską i będą korzystać z parkingu P+R.	
17.	Brakuje 20 przystanków kolejowych w Krakowie.	
18.	Przystanek kolejowy Kraków Lubocza wrócił po 30 latach. Co jakiś czas zmniejsza się częstotliwość kursowania pociągów. Obecnie 4 pociągi na dzień. Podstawiane są autobusy zastępcze. Nawet przy zwiększeniu częstotliwości kursowania pociągów do 10 komunikacja będzie dalej słaba.	Głównym celem jest budowa bezkolizyjnego przejazdu pod linią kolejową. Koncepcja przystanku kolejowego Lubocza wraz z infrastrukturą towarzyszącą jest możliwością jaka pojawiła się przy koncepcji bezkolizyjnego przejazdu. Ul. Łowińskiego stanie się główną drogą dojazdową do węzła Grębałów. Cały ruch będzie przetaczał się tą ulicą. Obecnie na północnej obwodnicy szybkiej kolei aglomeracyjnej, żadna stacja nie działa, bo ich nie ma. Perspektywa rozwiązania problemu przejazdu jest najważniejsza. Przy okazji zyskujemy stacje szybkiej kolei aglomeracyjnej, która obsłuży strefę przemysłową. Dojazd pracowników do

		licznych firm znajdujących się w obszarze projektowanych rozwiązań. W perspektywie rozwoju szybkiej kolei aglomeracyjnej PKP, rozważa przystanek przy ul. Jagiełły, między os. na wzgórzu a os. domków jednorodzinnych. Lecz w pierwszej kolejności trzeba rozwiązać problemy drogowe.
19.	Proszę Pana Przewodniczącego Rady Dzielnicy o wypunktowanie, dlaczego preferowany jest wariant W7.	Przewodniczący nie jest nośnikiem opinii Rady Dzielnicy. Wszystko zostało ustalone na dwóch opiniowaniach w lutym i październiku. Przy wyborze wariantu W7 zyskujemy bardzo dobrą lokalizację węzła komunikacyjnego. Pasażerowie podróżujący autobusem/ tramwajem mają szybki dostęp do przystanku szybkiej kolei aglomeracyjnej. Zwiększona liczba miejsc P+R. Rada dzielnicy wnioskowała, aby zbiornik retencyjny po północnej stronie linii kolejowej znajdował się pod parkingiem P+R. Umożliwiłoby to zwiększenie liczby miejsc postojowych. Podobne rozwiązanie jak w Stambule.
20.	Kiedy możemy spodziewać się końca prac nad węzłem przesiadkowym? Kiedy powstanie estakada?	Prognozujemy oddanie projektu w wrześniu 2025, a rozpoczęcie budowy w 2026 roku.

Całe spotkanie zarejestrowano za pomocą kamery.

4.2. Telefony dyżur ekspercki

Telefoniczne dyżury ekspertów odbyły się w terminach:

- termin I: 14.06.2023 r. od 10.00 do 11.00,
- termin II: 28.06.2023 r. od 16.00 do 17.00,

pod numerami telefonów:

- SWECO Polska Sp. z o.o.: +48 607 962 431,
- Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa: 12 616 65 74.

W terminie I oraz II pełnienia dyżuru eksperckiego, nie odnotowano połączeń telefonicznych.

4.3. Formularz konsultacyjny

Poza drogą telefoniczną oraz spotkaniem zasadniczą formą zgłaszania uwag było badanie ankietowe za pomocą formularza konsultacyjnego, który należało dostarczyć lub przesać pod jeden z wskazanych poniżej adresów:

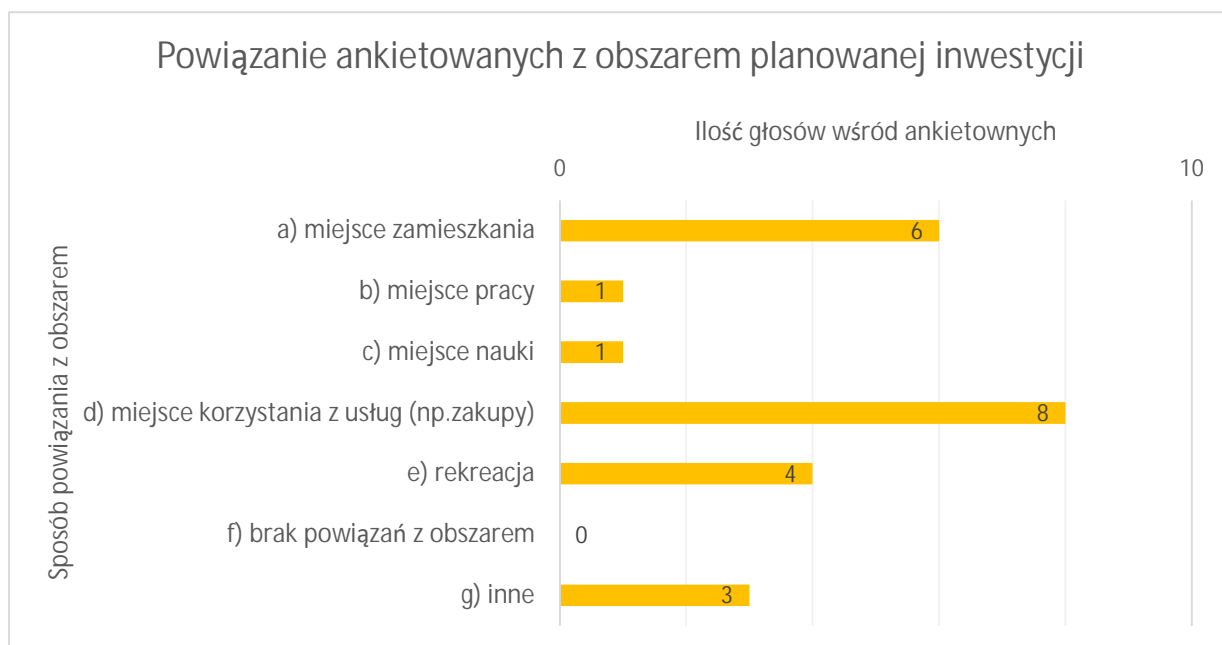
- gk.umk@um.krakow.pl (w formie skanu/zdjęcia)
- Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu Urzędu Miasta Krakowa, ul. Wielopole 17a, 31-072 Kraków (pocztą tradycyjną)
- przez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej (ePUAP) z dopiskiem „Konsultacje dotyczące budowy węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie”.

Formularze były zbierane przez cały okres trwania konsultacji tj. od 09.06.2023 do 30.06.2023. Łącznie przesłano 11 formularzy z uwagami.

Poniżej zestawiono wyniki odpowiedzi na poszczególne pytania, przedstawione w formularzu:

1. W jaki sposób Pani/Pana życie codzienne jest powiązane z obszarem lokalizacji planowanej inwestycji? Można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

a. miejsce zamieszkania	6
b. miejsce pracy	1
c. miejsce nauki	1
d. miejsce korzystania z usług (np. zakupy)	8
e. rekreacja	4
f. brak powiązań z obszarem	0
g. inne	3



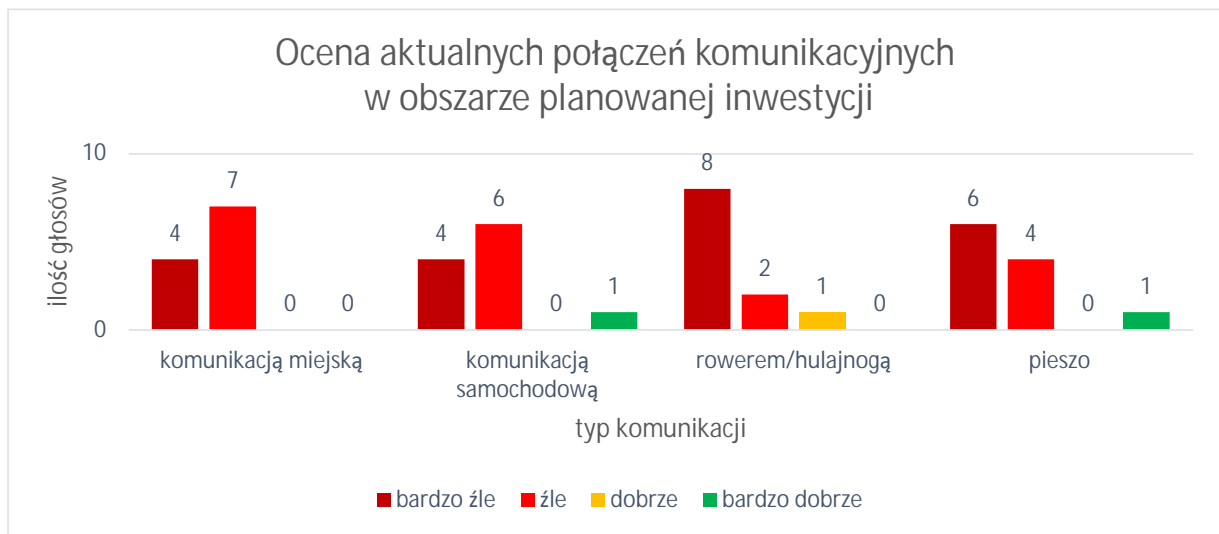
Przesłane odpowiedzi – g) inne:

- Pobliski cmentarz komunalny w Grębałowie,
- Obszar, przez który codziennie przejeżdżam,

- Przejazd do pracy/centrum,
- Transport. Przejezdność.

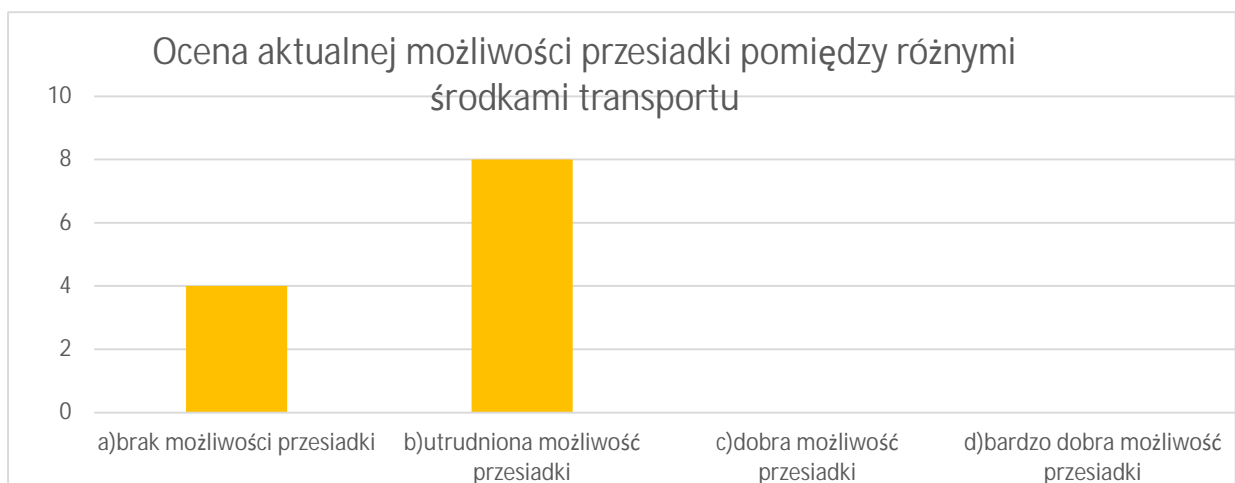
2. Jak ocenia Pani/Pan aktualne skomunikowanie obszaru objętego opracowaniem?
Należy wskazać odpowiedź dla każdego środka transportu:

	bardzo źle	źle	dobrze	bardzo dobrze
komunikacją miejską	4	7	0	0
komunikacją samochodową	4	6	0	1
rowerem/hulajnogą	8	2	1	0
pieszo	6	4	0	1



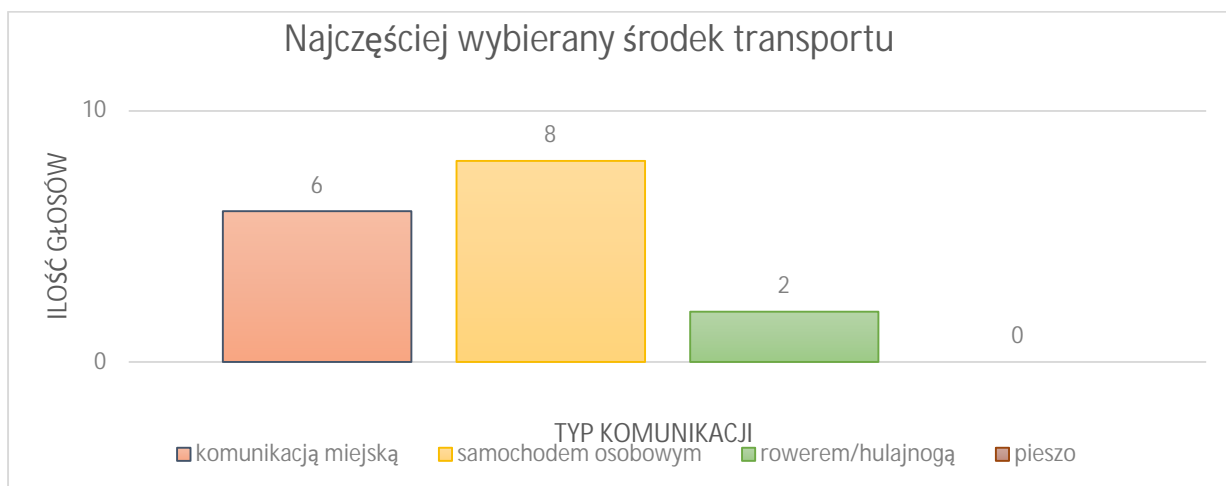
3. Jak ocenia Pani/Pan możliwość przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu w obszarze objętym opracowaniem?

a. brak możliwości przesiadki	4
b. utrudniona możliwość przesiadki	8
c. dobra możliwość przesiadki	0
d. bardzo dobra możliwość przesiadki	0



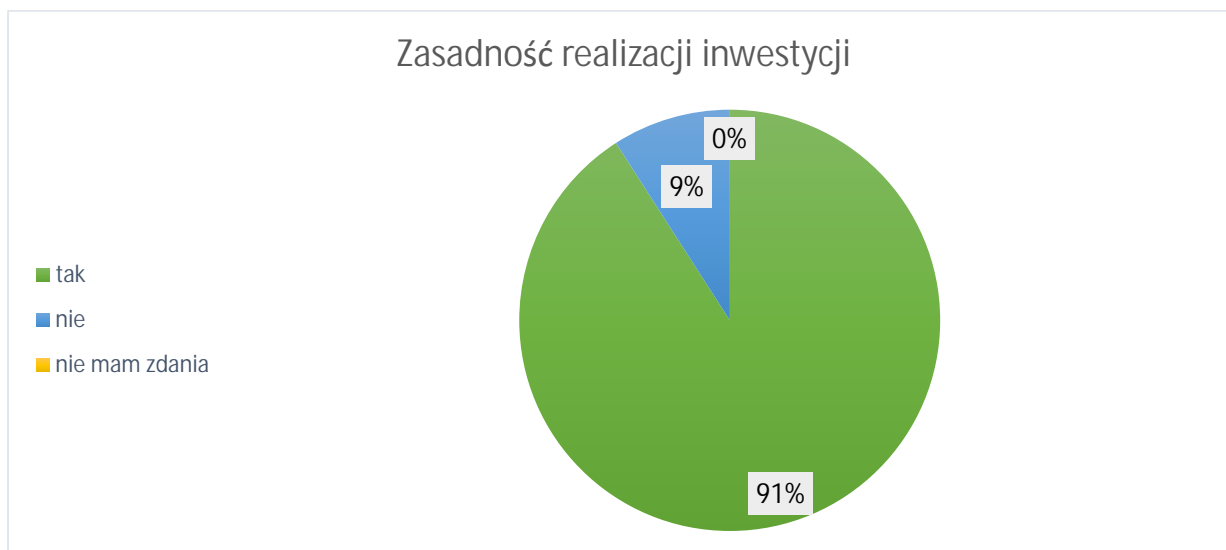
4. Którym środkiem transportu porusza się Pani/Pan najczęściej?

a. komunikacją miejską	6
b. samochodem osobowym	8
c. rowerem/hulajnogą	2
d. pieszo	0



5. Czy uważa Pani/Pan za zasadne realizację inwestycji węzła przesiadkowego w obszarze objętym opracowaniem?

a. tak	10
b. nie	1
c. nie mam zdania	0



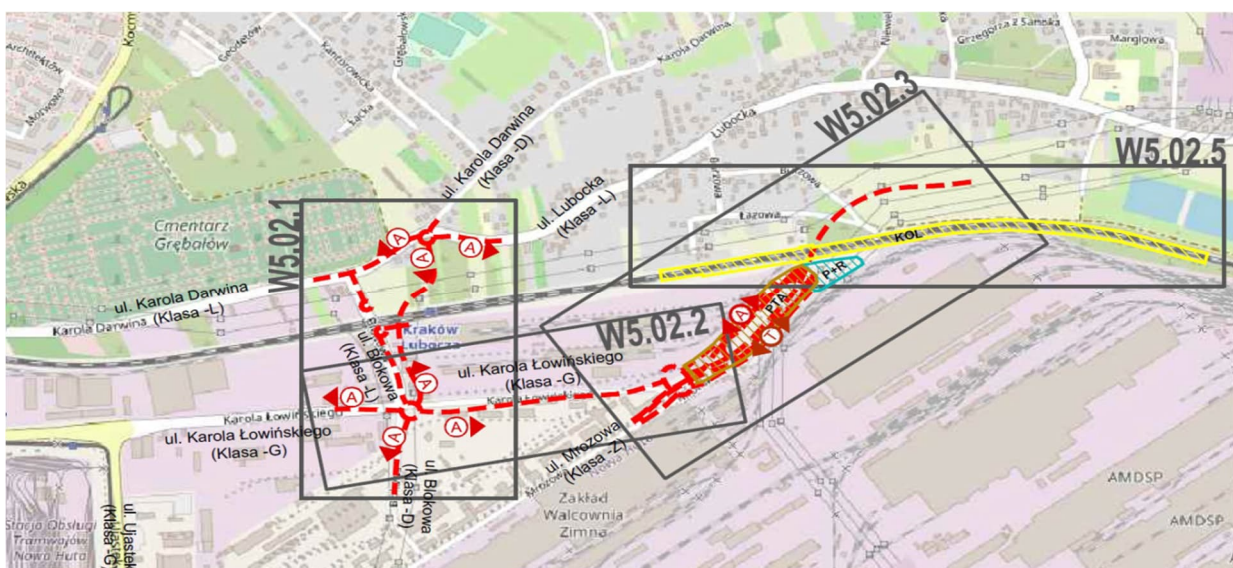
Przesłane uzasadnienia mieszkańców:

- Brak uzasadnienia dla budowy węzła w takiej formie i w tym konkretnie miejscu, które jest bezsensowne ze względu na brak możliwości wykorzystywania go. Powinno się koncentrować na:

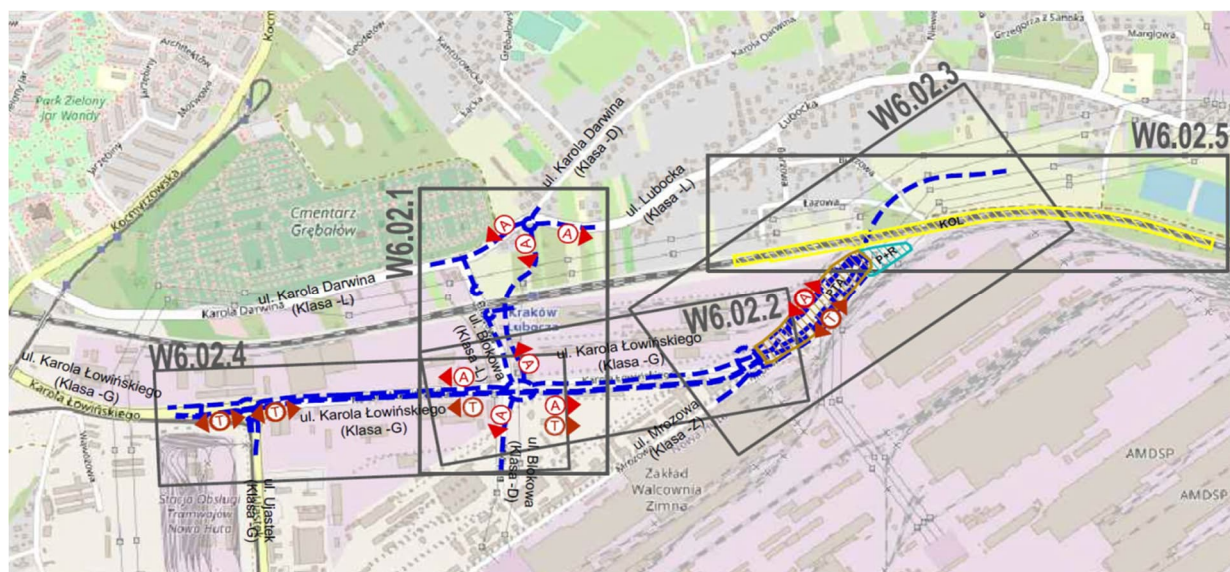
- -nowobudowanej pętli tramwajowo-autobusowej na Wzgórzach Krzesławickich i tam stworzyć węzeł przesiadkowy i parking P&R
- nowo budowany węzeł Grębałów - przeniesienie przystanku kolejowego w okolice budowanego węzła, aby umożliwić przesiadkę z tramwaju na pociąg, choć zbyt mała liczba kursów pociągów zniechęca do takich przesiadek.
- Łatwy i szybki dojazd z peryferii Krakowa, możliwość pozostawienia samochodu, roweru. Szeroki wachlarz możliwości skorzystania z środków transportu - pociąg, tramwaj, autobus bez konieczności wjeżdżania do centrum. Parking pozwoli także zmniejszyć ilość pojazdów wjeżdżających do centrum czy to miasta, czy dzielnicy, a także przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza.
- Rozwój SKA. Likwidacja korków. Likwidacja wykluczenia transportowego okolicy.
- Pozwoli w optymalnym czasie wydostać się mieszkańcom z osiedli peryferyjnych.
- Ciągłe korki na drogach. Opóźnienia w komunikacji.
- Węzeł przesiadkowy w tej lokalizacji jest potrzebny, szczególnie pod kątem umożliwienia przesiadek z samochodów, autobusów i rowerów na pociągi SKA.
- Zatłoczone ulice.
- Ze względu na brak możliwości sensownego dojazdu komunikacją miejską, kompletny brak możliwości, ile ten przejazd potrwa. Mam też nadzieję, że umożliwi to mieszkańcom Wzgórz i Stoków swobodne korzystanie z możliwości jakie daje kolej, wyjazdu na Rzeszów i szybszy dojazd do centrum Krakowa.

6. Który z zaproponowanych wariantów rozwiązań według Pani/Pana jest najkorzystniejszy? Warianty przedstawiono na schematach (oznaczenia plansz odnoszą się do planów sytuacyjnych zaproponowanych rozwiązań udostępnionych wraz z materiałami konsultacyjnymi):

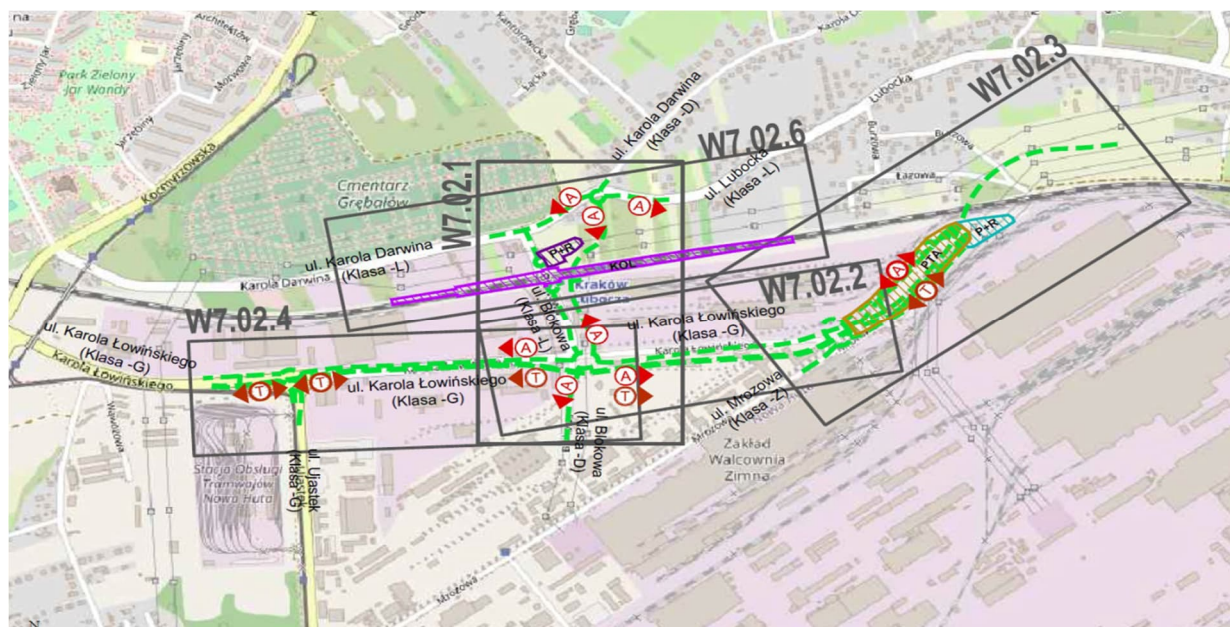
W5 (wariant czerwony) – kolejowy przystanek osobowy „Kraków Lubocza” zlokalizowany okolicy pętli tramwajowej wraz z terminalem autobusowym oraz parkingiem P+R oraz włączenie układu tramwajowego do istniejącego torowiska w ciągu ul. Mrozowej



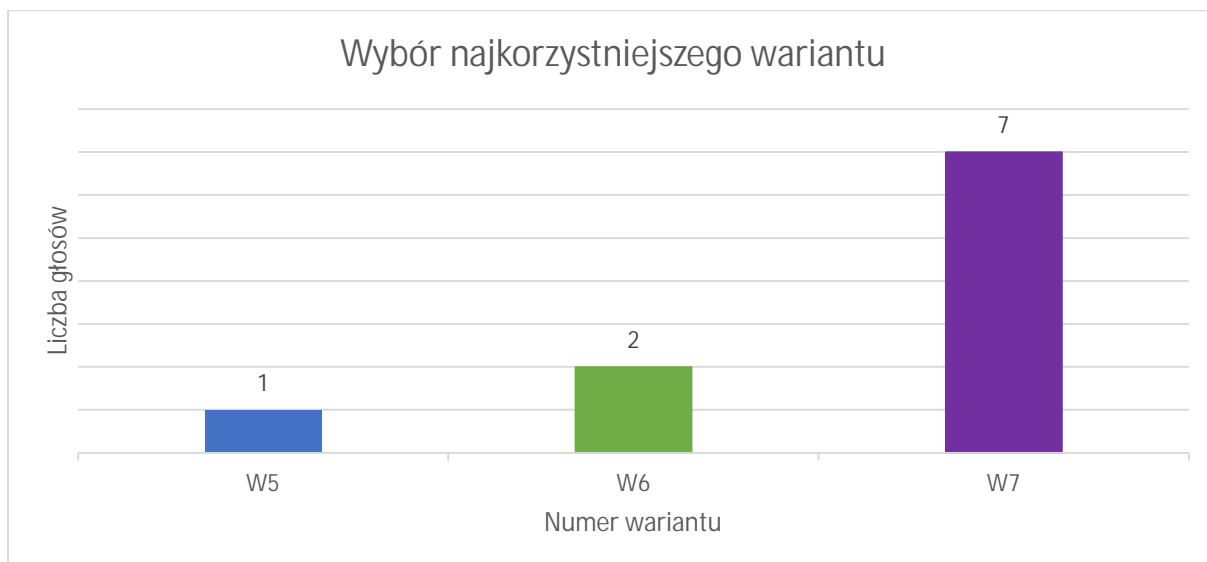
W6 (wariant niebieski) – kolejowy przystanek osobowy „Kraków Lubocza” zlokalizowany w okolicy pętli tramwajowej wraz z terminalem autobusowym oraz parkingiem P+R oraz B+R; budowa nowej linii tramwajowej w ciągu ul. Łowińskiego włączenie do istniejącego torowiska na skrzyżowaniu ulic Łowińskiego i Ujastek



W7 (wariant zielony) – przystanek osobowy „Kraków Lubocza” w istniejącej lokalizacji; budowa parkingu P+R oraz B+R zarówno w sąsiedztwie pętli tramwajowej (wraz z terminalem autobusowym), jak i w sąsiedztwie przystanku kolejowego; budowa nowej linii tramwajowej w ciągu ul. Łowińskiego i włączenie do istniejącego torowiska na skrzyżowaniu ulic Łowińskiego i Ujastek



a. W5	1
b. W6	2
c. W7	7



7. Proszę podać przyczyny wyboru wariantu dokonanego w pytaniu poprzednim (nr 6).

Osoba głosująca za wariantem W5 jako powody swojego wyboru wskazała:

- Dogodna lokalizacja osobowego przystanku kolejowego „Kraków Lubocza”
- Dogodna lokalizacja parkingu/ów Park+Ride
- Korzystniejszy przebieg linii tramwajowej w ciągu ul. Mrozowej

Osoby głosujące za wariantem W6 jako powody swoich wyborów wskazały:

- Dogodna lokalizacja osobowego przystanku kolejowego „Kraków Lubocza” (2 głosy)
- Korzystniejszy przebieg nowej linii tramwajowej w ciągu ul. Łowińskiego (1 głos)

Osoby głosujące za wariantem W7 jako powody swoich wyborów wskazały:

- Dogodna lokalizacja osobowego przystanku kolejowego „Kraków Lubocza” (3 głosy)
- Dogodna lokalizacja parkingu/ów Park+Ride (6 głosów)
- Dogodna lokalizacja parkingu/ów Bike+Ride (4 głosy)
- Korzystniejszy przebieg nowej linii tramwajowej w ciągu ul. Łowińskiego (5 głosów)

Jedna osoba w formularzu zaznaczyła odpowiedź „f”, dodając w uzasadnieniu: „Żaden z powyższych wariantów nie będzie spełniał oczekiwań ze względu na lokalizację.”

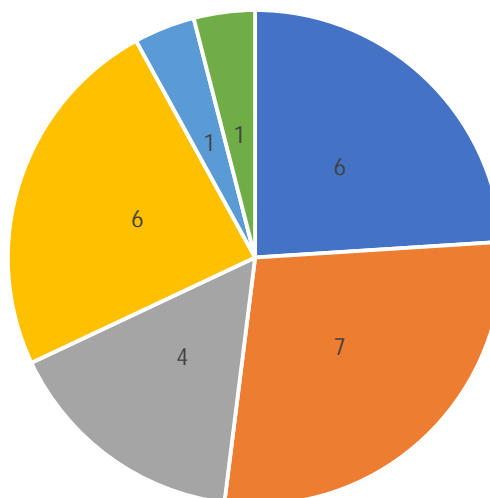
a. Dogodna lokalizacja osobowego przystanku kolejowego „Kraków Lubocza”	6
b. Dogodna lokalizacja parkingu/ów Park+Ride	7
c. Dogodna lokalizacja parkingu/ów Bike+Ride	4
d. Korzystniejszy przebieg nowej linii tramwajowej w ciągu ul. Łowińskiego	6
e. Korzystniejszy przebieg linii tramwajowej w ciągu ul. Mrozowej	1
f. inne	1

Przesłane uzasadnienia i uwagi mieszkańców:

- W wariantcie W7 węzeł przesiadkowy jest lepiej dostosowany do okolicznej zabudowy jak i umożliwia przesiadki z różnych form transportu.

Przyczyna wyboru danego wariantu

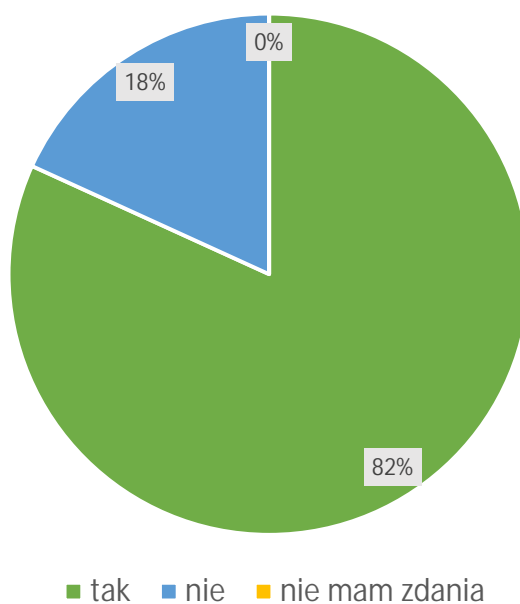
- a) Dogodna lokalizacja osobowego przystanku kolejowego "Kraków Lubocza"
- b) Dogodna lokalizacja parkingu/ów Park+Ride
- c) Dogodna lokalizacja parkingu/ów Bike+Ride
- d) Korzystniejszy przebieg nowej linii tramwajowej w ciągu ul. Łowińskiego
- e) Korzystniejszy przebieg linii tramwajowej w ciągu ul. Mrozowej
- f) Inne



8. Czy budowa węzła przesiadkowego w obszarze opracowania wpłynie na zwiększenie stopnia wykorzystania przez Panią/Pana transportu zbiorowego w odbywanych podróżach?

a. tak	9
b. nie	2
c. nie mam zdania	0

Zwiększenie stopnia wykorzystania transportu zbiorowego



Przesłane uzasadnienia i uwagi mieszkańców:

- Oszczędność czasu na szukaniu miejsca parkingowego bliżej centrum, uniknięcie korków drogowych - szybkość przemieszczania się tramwajem czy pociągiem mimo wszystko jest mniej czasochłonna. Oszczędność paliwa.
- Szybszy dojazd. Ekologiczniej.
- Swobodny dojazd.
- Jeżeli będą nowe kursy SKA to będę z nich chętnie korzystał.
- Ekologiczniej.
- Mam nadzieję, że zwiększy możliwość szybszego dostania się do Krakowa Głównego oraz wyjazd na wschód w kierunku Rzeszowa.

9. Czy uważa Pani/Pan za zasadne realizację budowy bezkolizyjnego przekroczenia torów kolejowych poprzez realizację tunelu pod linią kolejową umożliwiającego poprowadzenie nowym śladem ul. Blokowej na odcinku od ul. Łowińskiego do ul. Darwina i ul. Lubockiej?

a. tak	11
b. nie	0
c. nie mam zdania	0



Przesłane uzasadnienia i uwagi mieszkańców:

- Poprawa bezpieczeństwa - likwidacja bezpośredniego przekraczania linii kolejowej. Eliminacja zatorów powstających przy bardzo długich zamknięciach przejazdu kolejowego przez dróżnika, co w tym miejscu jest normą, oszczędność czasu na przejazd, poprawa płynności ruchu.
- Brak korków. Bezkolizyjnie.
- Bezpieczeństwo.
- Bezpieczeństwo na drodze.

- Bezpieczeństwo na drodze.
- Zmniejszy korki.

10. Inne uwagi do planowanego przedsięwzięcia:

Lp.	UWAGI/PYTANIA/POSTULAT	ODPOWIEDZI
1.	<p>Tak jak wcześniej napisałem należy przede wszystkim przeanalizować wariant nowej pętli "Wzgórze Krzesławickie" - węzeł Grębałów, które mają największy potencjał, jeśli chodzi o komfort podróży/przesiadki dla mieszkańców okolicznych osiedli jak i przyjezdnych.</p>	<p>Analiza nowej pętli "Wzgórze Krzesławickie" - węzeł Grębałów, nie należy do zakresu obowiązków jednostki projektowej.</p>
2.	<p>Proszę projektować szerokości jezdni zgodnie z wymogami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych:</p> <p>17. 1. Szerokość pasa ruchu na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu, w zależności od klasy drogi, wynosi:</p> <p>1) standardowo 3,75 m, w trudnych warunkach dopuszcza się 3,50 m – w przypadku klasy A;</p> <p>2) standardowo 3,50 m, dopuszcza się 3,75 m, w trudnych warunkach 3,25 m – w przypadku klasy S;</p> <p>3) standardowo 3,50 m, w trudnych warunkach dopuszcza się 3,25 m – w przypadku klasy GP;</p> <p>4) standardowo 3,50 m, w trudnych warunkach dopuszcza się 3,25 lub 3,00 m - w przypadku klasy G;</p> <p>5) standardowo 3,00 m, dopuszcza się 3,25 lub 3,50 m, w trudnych warunkach 2,75 m -w przypadku klasy Z;</p> <p>6) standardowo 2,75 m, dopuszcza się 3,00, 3,25 lub 3,50 m, w trudnych warunkach 2,50 m -w przypadku klasy L;</p> <p>7) standardowo 2,50 m, dopuszcza się 2,75, 3,00, 3,25 lub 3,50 m, w trudnych warunkach 2,25 m -w przypadku klasy D.</p> <p>W projekcie wszystkie jezdnie mają pasy ruchu o szerokości 3,50 m co nie ma uzasadnienia na wielu ulicach - będzie to powodować pogorszenie warunków bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu oraz zwiększenie kosztów inwestycji. Szerokości jezdni powinny być dobrane w oparciu o przepisy rozporządzenia, np. ul. Lubocka to droga klasy L, a więc jej szerokość pasa ruchu powinna wynosić 2,75 m W przypadku prowadzenia ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej po drodze klasy D, L i Z proszę uwzględnić szerokość pasa ruchu 3,25 m jako wystarczającą dla pojazdów komunikacji zbiorowej co potwierdził wielokrotnie ZTP w swoich wymaganiach.</p>	<p>Dokumentację projektową opracowano zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki z dnia 2 marca 1999 r. Szerokości pasów ruchu dobrane według: prognoz i analiz ruchu, przejezdności, pozyskanych wytycznych oraz ustaleń z zamawiającym na etapie opracowywania koncepcji.</p>

3.	Proponuję do dalszej realizacji wskazać wariant W7 z powyższymi uwagami jako najbardziej korzystny dla mieszkańców.	Postulat do uwzględnienia przy wyborze docelowego wariantu.
4.	<p>Te propozycje nie ukazują czy do przystanku kolejowego na Luboczy będzie można łatwiej dostać się z Osiedla na Stoku. Odnoszę wrażenie, że te plany dotyczą tylko mieszkańców Grębałowa, Wadowa itd., innych osiedli, natomiast czy budowa takiego węzła sprawi, że łatwiej będzie się tam dostać ze Stoków? Dopóki jeździły pociągi, nie było możliwości dostać się tam autobusem ze Stoków/Wzgórza, trzeba było iść pieszo przez cmentarz, bo wzdłuż ulicy nie ma chodnika na całej długości. Nie da się dotrzeć na Luboczą z walizką na kółkach. Teraz kiedy przez ul. Blokową jeździ autobus 142 są tylko 2-3 pociągi dziennie.</p> <p>Przypominam, że Stoki/Wzgórza to spore osiedla i mieszkańcy chętnie by skorzystali z możliwości dotarcia koleją do centrum miasta, albo w stronę Staniątek/Bochni/Tranowa. Dla tego przydałby się podobny przystanek przy ul. Kocmyrzowskiej albo Petöfiego - gdzie jest dużo łatwiejszy dostęp do torów - jeśli nie da się lepiej skomunikować Stoków/Wzgórza z Luboczą.</p>	Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów i autobusów, ustalenie przebiegu trasy oraz docelowa lokalizacja przystanków, nie jest w kompetencji jednostki projektowej.
5.	Tak, taki przejazd bezkolizyjny zamiast przejazdu kolejowego jest bardzo potrzebny. Natomiast nie widzę potrzeby budowy estakady drogowej w ciągu ul. Łowińskiego, skoro kilkaset metrów obok będzie nowy tunel drogowy pod torami kolejowymi.	Budowa estakady mieści się w planach rozwojowych Miasta. Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa estakada ma być przedłużeniem ulicy Karola Łowińskiego w kierunku Kościelnik. Estakada jest rozwiązaniem przyszłościowym i nie zawiera się w zakresie koncepcji węzła komunikacyjnego w rejonie Luboczy w Krakowie.

5. PODSUMOWANIE

- Zdecydowana większość otrzymanych formularzy wskazuje, iż istniejące skomunikowanie obszaru objętego opracowaniem oceniane jest:
 - Komunikacją miejską - źle lub bardzo źle,
 - Komunikacją samochodową - źle lub bardzo źle,
 - Rowerem/hulajnogą - bardzo źle lub źle,
 - Pieszo - bardzo źle lub źle.
- Na spotkaniu z mieszkańcami kilkakrotnie wskazywano na bardzo słabo rozwiniętą komunikację miejską w obszarze opracowanej koncepcji.
- Mieszkańcy na spotkaniu podkreślali konieczność zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów.
- Wszyscy głoszący uważają, iż obecnie przesiadka pomiędzy różnymi środkami transportu w obszarze objętym opracowaniem jest utrudniona lub w ogóle niemożliwa.
- 91% głoszących uważa za zasadne realizację inwestycji węzła przesiadkowego w obszarze objętym opracowaniem.
- Zdecydowana większość osób głoszących za najbardziej korzystny wskazała wariant W7.
- Stwierdzono, iż przyszłościowe rozwiązanie jakim jest estakada powinno być przeanalizowane pod kątem integracji z przystankami komunikacji miejskiej.
- Poproszono o przedstawienie wpływu inwestycji na środowisko.
- 82% głoszących uważa, że budowa węzła przesiadkowego wpłynie na zwiększenie stopnia wykorzystania transportu zbiorowego.
- Kilkakrotnie na spotkaniu proszono o zmianę lokalizacji węzła przesiadkowego. W formularzu również wskazano, iż lepszą lokalizacją dla węzła przesiadkowego byłoby jego przesunięcie w pobliże budowanego węzła Grębałów.
- Wszystkie osoby głoszące uważają za zasadne realizację budowy bezkolizyjnego przekroczenia torów kolejowych poprzez realizację tunelu pod linią kolejową. Osoby biorące udział w spotkaniu, również stwierdziły, że takie rozwiązanie znacząco usprawni komunikację.

6. WNIOSKI

- Z ogółu wszystkich uwag/postulatów można wywnioskować, że ze względu na słabo rozwiniętą komunikację publiczną w opracowywanym obszarze, zasadnym jest realizacja węzła przesiadkowego. Należy jednak zwiększyć częstotliwość kursowania autobusów oraz pociągów. Wpłynie to na komfort mieszkańców oraz przyjezdnych. Zachęci do podróżowania komunikacją publiczną, co ma również korzystny wpływ na natężenie ruchu w innych częściach miasta.
- Pozytywnie został również przyjęty pomysł poprowadzenia ruchu tramwajowego ulicą Karola Łowińskiego zaproponowany w dwóch wariantach koncepcyjnych.
- Bezkolizyjne przekroczenie torów kolejowych w nowym śladzie ul. Blokowej, jest rozwiązaniem bezpiecznym, eliminującym punkt kolizji pojazdów oraz pieszych z pociągami. Dodatkowo nie będą tworzyć się korki na zamkniętym przejeździe kolejowym, jak to ma miejsce w stanie istniejącym.
- Z przeprowadzonych konsultacjach wynika, że preferowanym wariantem jest W7. Głównie z względu na dogodną lokalizację parkingów Park+Ride oraz przystanku kolejowego.

7. ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1 *Prezentacja.*

Załącznik 2 *Wizualizacja.*