



Raport z konsultacji społecznych

Budowa linii tramwajowej KST, etap IV
w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego

Raport z konsultacji społecznych zadania pn.

**„Budowa linii tramwajowej KST, etap IV
w modelu partnerstwa publiczno–prywatnego”**

Spis treści

1. Wprowadzenie	2
2. Podstawa prawna konsultacji społecznych	2
3. Cel i przedmiot konsultacji	2
4. Informacje o sposobie przeprowadzenia konsultacji	2
a) Termin, zastosowane formy konsultacji	3
b) Promocja i sposób informowania o konsultacjach	4
5. Ogłoszenia publikowane w trakcie konsultacji	5
6. Zestawienie zgłoszonych opinii i wniosków	7
a) Ankieta online	7
b) Spotkanie moderowane online (w dn. 07.09.2021).....	12
c) Spotkanie moderowane stacjonarne (w dn. 09.09.2021)	34
d) Telefoniczny dyżur projektanta.....	50
7. Podsumowanie i rekomendacje	53
8. Spis załączników	54

1. Wprowadzenie

W okresie od 16 sierpnia – do 10 września 2021 konsorcjum firm PPP Solutions Polska i Gülermak AGir Sanayi Insaat ve Taahhu (Partner Prywatny) we współpracy z Gminą Miejską Kraków (GMK, Podmiot Publiczny) prowadziło drugi etap konsultacji społecznych dot. projektu „Budowy linii tramwajowej KST, etap IV w modelu partnerstwa publiczno- prywatnego”.

W procesie konsultacyjnym merytoryczny wkład zapewnił Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa (SZ UMK).

2. Podstawa prawna konsultacji społecznych

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

Do przygotowania i przeprowadzenia konsultacji posłużono się też wewnętrznymi wytycznymi Zarządu Dróg Miasta Krakowa (ZDMK) w tym zakresie.

3. Cel i przedmiot konsultacji

Celem konsultacji było zaprezentowanie uzgodnionych rozwiązań projektowych i ustalenie w jaki sposób mogą zostać dostosowane do indywidualnych potrzeb mieszkańców oraz – po przeprowadzonej analizie i w miarę posiadanych możliwości – uwzględnienie ich w projekcie. Pierwszy etap konsultacji odbył się na wcześniejszym stadium planowania przedsięwzięcia – w 2015 roku. Wówczas zdecydowano się na wybór ok. 4,5-kilometrowej trasy, biegnącej niemal na całej długości wzdłuż istniejących ulic, przecinającej trzy istotne dla systemu komunikacyjnego Krakowa ronda i wpinającej się w istniejące torowisko do Nowej Huty na skrzyżowaniu ul. Meissnera i al. Jana Pawła II.

4. Informacje o sposobie przeprowadzenia konsultacji

Konsultacje były prowadzone przez konsorcjum firm PPP Solutions Polska i Gülermak AGir Sanayi Insaat ve Taahhu, będące Partnerem Prywatnym inwestycji przy wsparciu Podmiotu Publicznego (Gmina Miejska Kraków reprezentowana przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa) oraz SZ UMK Dotyczyły obszaru planowanej ok. 4,5-kilometrowej linii tramwajowej, która ma połączyć istniejącą pętlę w Mistrzejowicach ze skrzyżowaniem Lema – Meissnera – Jana Pawła II – Mogilska, skracając czas dojazdu do centrum Krakowa o ok. 12 minut. Inwestycja planowana jest na terenie dwóch dzielnic: III Prądnik Czerwony i XV Mistrzejowice, na odcinku: ul. Meissnera – rondo Młyńskie – ul. Młyńska – rondo Polsadu – ul. Lublańska – rondo Barei – ul. Dobrego Pasterza – ul. Krzesławicka – ul. Dobrego Pasterza – ul. Bohomolca – ul. Jancarza. Zakres inwestycji obejmuje budowę torowiska (częściowo w tunelu) wraz z dostosowaniem infrastruktury towarzyszącej.

a) Termin, zastosowane formy konsultacji

Konsultacje odbyły się w terminie 16 sierpnia – 10 września 2021 roku. Z uwagi na obostrzenia epidemiczne, zastosowano formy online, jednak z uwagi na oczekiwania społeczne nie zrezygnowano ze spotkania stacjonarnego z projektantem, stosując się jednak przy tym do zasad reżimu sanitarnego.

Ramy czasowe procesu konsultacji

9 sierpnia 2021 – zapowiedź konsultacji społecznych,

16 sierpnia 2021 – ogłoszenie rozpoczęcia konsultacji,

10 września 2021 – zakończenie konsultacji społecznych.

Zastosowano następujące trzy formy konsultacji społecznych:

• **Ankieta online**

Ankieta była dostępna w dniach 16 sierpnia – 6 września pod adresem <https://forms.office.com/r/Tun5wkygx3>. Jej celem było zebranie informacji, które pozwolą dostosować ostateczny projekt do potrzeb mieszkańców obszaru inwestycji, jak i przyszłych użytkowników nowej linii tramwajowej. Pytania do ankiety przygotowali wspólnie Partner Prywatny i Podmiot Publiczny pod nadzorem eksperta – dra Wita Huberta, socjologa, badacza rynku i opinii z Instytutu Socjologii Uniwersytetu Jagiellońskiego. Niniejszy raport zawiera podsumowanie ankiety (pełne odpowiedzi udzielone przez respondentów będą dostępne do ewentualnego wglądu w archiwum Partnera Prywatnego i Podmiotu Publicznego).

• **Otwarte spotkania z ekspertami**

Celem dwóch spotkań, zorganizowanych w dniach 7 września i 9 września 2021 roku było zaprezentowanie gotowych rozwiązań projektowych i ustalenie w jaki sposób mogą one zostać dostosowane do indywidualnych potrzeb mieszkańców.

Pierwsze ze spotkań odbyło się za pośrednictwem platformy do spotkań przez Internet. Przebieg spotkania został zarejestrowany. Nagranie wideo dostępne jest na kanale YouTube ZDMK:

<https://www.youtube.com/watch?v=tBejqePa7RY>. W spotkaniu wzięło udział 66 osób.

Drugie ze spotkań odbyło się w formule stacjonarnej. Ze względu na ryzyko IV fali epidemii Covid-19 maksymalna liczba uczestników została ograniczona do 50 osób, a udział poprzedzała rejestracja. W spotkaniu uczestniczyły 44 osoby. Spotkanie zostało przedłużone o dodatkową godzinę, aby umożliwić wszystkim chętnym zabranie głosu.

W obu przypadkach do dyspozycji mieszkańców byli przedstawiciele projektanta, Partnera Prywatnego i Podmiotu Publicznego. Spotkania były moderowane przez eksperta - dra Wita Huberta, socjologa, badacza rynku i opinii z Instytutu Socjologii Uniwersytetu Jagiellońskiego – oraz nagrywane. Nagranie jest dostępne na kanale YouTube ZDMK:

https://www.youtube.com/watch?v=x9ZmZUP8Qu8&list=PLZ3vPsQBL8IHYOtD4IR0QpyAwM7L_E3rT&index=5&t=10s Odpowiedzi na pytania z sali oraz z czatu – również te, które z uwagi na ograniczoną ilość czasu nie zostały udzielone na żywo – zostały ujęte w niniejszym raporcie, a także opublikowane na stronie internetowej www.tramwajdomistrzejowic.pl. Materiały projektowe prezentowane podczas spotkań również zostały upublicznione na stronie internetowej projektu pod adresem: <https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/rozwiazania-projektowe-prezentowane-na-konsultacjach-spoecznych/>.

- **Telefoniczne dyżury projektanta**

W dniach 8 i 10 września odbyły się dwa 2-godzinne dyżury projektanta pod numerem telefonu 126167255. Ich celem było umożliwienie chętnym mieszkańcom indywidualnego omówienia interesujących ich zagadnień projektowych, zgłoszenia uwag. Jeden z dyżurów został zorganizowany w godzinach przedpołudniowych (10-12), drugi – popołudniowych (15-17). W sumie przeprowadzono 11 rozmów telefonicznych. Tematy poruszone w ich trakcie, jak i udzielone odpowiedzi zostały ujęte w niniejszym raporcie.

- b) Promocja i sposób informowania o konsultacjach**

Zarówno zapowiedź jak i same konsultacje, które trwały od 16 sierpnia 2021 roku promowane były poprzez następujące kanały informacyjne:

- **Strony internetowe**

- projektu Tramwaj do Mistrzejowic

- <https://www.tramwajdomistrzejowic.pl/drugi-etap-konsultacji-dla-linii-do-mistrzejowic/>

- UMK Kraków

- https://www.krakow.pl/aktualnosci/251752,1912,komunikat,drugi_etap_konsultacji_dla_linii_do_mistrz_ejowic.html?_ga=2.240420419.1348748400.1628489747-1081664913.1626763473&fbclid=IwAR2pxhz4gJcWgJUsQ7IRbkHsve4jM1QgwC4GNm7fk-JwyyrLepbip9NBzQ

- ZDMK Kraków

- <https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/drugi-etap-konsultacji-dla-linii-do-mistrzejowic/>

- Obywatelskiego Krakowa

- https://obywatelski.krakow.pl/aktualnosci/251749,2144,komunikat,drugi_etap_konsultacji_dla_linii_do_mistrzejowic_-_ogloszenie_o_konsultacjach.html

- Razem w dialogu ZDMK

- <https://razemwdialogu.pl/drugi-etap-konsultacji-dla-linii-do-mistrzejowic-2/>

- Urzędu Dzielnicy XV

- <http://dzielnica15.krakow.pl/drugi-etap-konsultacji-dla-linii-tramwajowej-do-mistrzejowic/>

- Urzędu Dzielnicy III

- <http://www.dzielnica3.krakow.pl/aktualnosci/zapraszamy-na-konsultacje-budowa-linii-tramwajowej-kst-etap-iv-meissnera-mistrzejowice-1>

- **Media społecznościowe**

- Facebook projektu Tramwaj do Mistrzejowic

- https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=195869042558387&id=103607015117924

- Facebook ZDMK

- <https://www.facebook.com/zdmk.krakow/photos/a.104952964587588/380016827081199/>

- Facebook Razem w Ruchu

- <https://www.facebook.com/Razemwruchu/posts/4146760098711343>

- Twitter ZDMK

- https://twitter.com/zdmk_krakow/status/1424729448558043141

- Facebook Miejskiego Centrum Dialogu

- <https://www.facebook.com/dialoguj/photos/a.151991348183942/4161890257194011/>

- Instagram Miejskiego Centrum Dialogu

<https://www.instagram.com/p/CSXH1FZlqoQ/>

- Facebook Urzędu Dzielnicy XV Mistrzejowice

<https://www.facebook.com/dzielnica15.krakow/posts/4833032306713295>

- Facebook Urzędu Dzielnicy III Prądnik Czerwony

https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=4406728472700251&id=111724855533989

• **Media lokalne, wśród których dystrybuowano informację na ten temat; przykłady publikacji internetowych:**

- Gazeta Wyborcza

<https://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,27433868,tramwaj-do-mistrzejowic-wkrotce-rozpoczna-sie-drugie-konsultacje.html?disableRedirects=true>

- Love Kraków

https://lovekrakow.pl/aktualnosci/beda-konsultacje-w-sprawie-tramwaju-do-mistrzejowic-czy-cos-zmienia_42266.html

- Nasza Huta

<http://naszahuta.pl/przed-nami-kolejny-etap-konsultacji-dla-linii-do-mistrzejowic/>

• Celem zapewnienia dostępności do informacji dla osób mniej korzystających z Internetu lub mediów społecznościowych, dystrybuowano plakaty przekazane w wersji drukowanej Urzędowi Dzielnic III i XV (112 szt.) oraz udostępnione w wersji PDF do samodzielnego wydruku.

5. Ogłoszenia publikowane w trakcie konsultacji

Informowanie o konsultacjach dotyczących „Budowy linii tramwajowej KST, etap IV w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego” prowadzone było również przez Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia Urzędu Miasta Krakowa, za pośrednictwem portalu internetowego Obywatelski Kraków (obywatelski.krakow.pl). Podczas konsultacji wykorzystano następujące działy serwisu: „aktualności”, „aktualne konsultacje społeczne”, newsletter.

W dziale „aktualności” w dniu 16 sierpnia 2021 r. opublikowano informację o rozpoczęciu drugiego etapu konsultacji społecznych dotyczących „Budowy linii tramwajowej KST, etap IV w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego”. W tekście podano termin rozpoczęcia i zakończenia konsultacji i że pierwszy etap konsultacji przeprowadzono w 2015 r. W tekście krótko podsumowano wyniki I etapu konsultacji i opisano cel II. Podano także szczegółowy harmonogram działań konsultacyjnych zaplanowanych w tym etapie i formy prowadzenia konsultacji. Poinformowano też, gdzie publikowane miały być bieżące informacje o inwestycji oraz o konsultacjach oraz że do dyspozycji mieszkańców czynna jest infolinia telefoniczna.

6 września 2021 r. opublikowano informację o mających się odbyć 7 i 9 września moderowanych spotkaniach dla mieszkańców z udziałem ekspertów i że przewidziano również dyżury telefoniczne projektanta. W tekście podano, w jaki sposób można wziąć udział w spotkaniach oraz podano terminy dyżurów telefonicznych prowadzonych przez projektanta, zaplanowanych na 8 września, w godz. 15.00-17.00 i 10 września, w godz. 10.00-12.00. Przypomniano też o działającej do 6 września ankiecie on-line.

W dziale „aktualne konsultacje społeczne” w dniu 16 sierpnia 2021 r. opublikowano informację o rozpoczęciu drugiego etapu konsultacji społecznych dotyczących „Budowy linii tramwajowej KST, etap IV w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego”. W tekście podano termin rozpoczęcia i zakończenia konsultacji, jak również że pierwszy etap konsultacji przeprowadzono w 2015 r.

W tekście krótko podsumowano wyniki I etapu konsultacji i opisano cel II. Podano także szczegółowy harmonogram działań konsultacyjnych zaplanowanych w tym etapie i formy prowadzenia konsultacji. Poinformowano też, gdzie publikowane miały być bieżące informacje o inwestycji oraz o konsultacjach i że mieszkańcy mogą skorzystać z infolinii telefonicznej.

16 sierpnia 2021 r. opublikowano post, że ruszyły trwające do 10 września 2021 r. konsultacje społeczne dotyczące budowy linii tramwajowej do Mistrzejowic. W tekście zaproszono do udziału w konsultacjach za pośrednictwem ankiety, do której podano bezpośredni link, oraz poprzez udział w otwartych spotkaniach z udziałem ekspertów zaplanowanych na 7 i 9 września oraz skorzystania z telefonicznych dyżurów ekspertów zaplanowanych na 8 i 10 września.

24 sierpnia 2021 r. opublikowano post, w którym zachęcono do wypełniania dostępnej do 6 września 2021 r. ankiety on-line, do której podano bezpośredni link.

Tego samego dnia opublikowano też post, w którym krótko scharakteryzowano przedmiot konsultacji.

Na profilach Facebook i Instagram Miejskiego Centrum Dialogu w Krakowie w dniu 6 września 2021 r. opublikowano post informujący o mającym się odbyć 7 września, w godz. 17:00–19:00 pierwszym z dwóch spotkań konsultacyjnych z udziałem ekspertów, przeprowadzonym w formule on-line. W tekście podano adres strony, na której odbyć się miało spotkanie. Podano także datę i miejsce drugiego spotkania, zaplanowanego na 9 września, również w godzinach 17.00–19.00, w Szkole Podstawowej nr 64 przy ul. Sadowej 1. Poinformowano też, że z uwagi na obostrzenia epidemiczne w spotkaniu będzie mogło wziąć udział maksymalnie 50 osób, w związku z czym prowadzona będzie rejestracja uczestników spotkania trwająca od 8 września, od godz. 8:00 do 9 września, do godz. 12:00 lub do wyczerpania limitu miejsc. W tekście podano, w jaki sposób i pod jakim adresem e-mailowym zainteresowani mogli zgłaszać chęć udziału w spotkaniu. Zachęcono też do skorzystania z zaplanowanych na 8 września, w godz. 15:00–17:00 i 10 września, w godz. 10:00–12:00, dyżurów telefonicznych. Przypomniano też, że do końca dnia zbierane były głosy w ankiecie online.

7 września 2021 r. opublikowano post o ruszającej następnego dnia o godz. 8:00 rejestracji na zaplanowane na 9 września stacjonarne spotkanie konsultacyjne z ekspertami w Szkole Podstawowej nr 64 przy ul. Sadowej 1. Poinformowano też, że z uwagi na obostrzenia epidemiczne w spotkaniu będzie mogło wziąć udział maksymalnie 50 osób, w związku z czym konieczna jest rejestracja uczestników spotkania trwająca do 9 września, do godz. 12:00. W tekście podano, w jaki sposób i pod jakim adresem e-mailowym zainteresowani mogli zgłaszać chęć udziału w spotkaniu. Poinformowano także, że spotkanie będzie nagrywane, w związku z czym warunkiem udziału w nim będzie akceptacja regulaminu uwzględniającego zgodę na utrwalanie dźwięku i pytań zadawanych przez uczestników.

10 września 2021 r. opublikowano post, w którym zaproszono do skorzystania z zaplanowanego tego dnia w godz. 10-12 dyżuru telefonicznego eksperta pod numerem telefonu 12 616 72 55.

Tego samego dnia zamieszczono post, w którym przypomniano, że tego dnia kończy się II etap konsultacji społecznych dotyczących budowy linii tramwajowej do Mistrzejowic i zaproszono do obejrzenia relacji video z przeprowadzonego 9 września stacjonarnego spotkania konsultacyjnego.

O kolejnych zbliżających się formach konsultacji mieszkańcy na bieżąco byli także informowani w mediach społecznościowych projektu Tramwaj do Mistrzejowic i ZDMK. Ponadto w trybie ciągłym do dyspozycji mieszkańców pozostawała infolinia projektowa, czynna od poniedziałku do piątku w godzinach 8-16 pod numerem tel. 722 22 00 88.

6. Zestawienie zgłoszonych opinii i wniosków

a) Ankieta online

W trakcie trwania ankiety, w terminie 16 sierpnia – 6 września, Partner Prywatny otrzymał 997 wypełnionych formularzy. Wśród osób biorących w niej udział przeważali mężczyźni (ok. 55,8 proc.), blisko połowa ankietowanych deklarowała wiek w przedziale 30-39 lat (46,3 proc. badanych). Najmniejsza reprezentacja widoczna była w grupach skrajnych <20 lat i 70+ (nieco powyżej 1 proc.). Większość osób deklarowała zamieszkanie w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji (ok. 57,7 proc.) lub w niedalekiej odległości od niej (ok. 27,4 proc.). Jeśli chodzi o sposób poruszania się po mieście, przeważali użytkownicy komunikacji miejskiej (ok. 43,4 proc.) oraz kierowcy / pasażerowie samochodów indywidualnych (35,5 proc.). Udział użytkowników roweru przekroczył 13,1 proc., reprezentacja osób poruszających się zwykle pieszo, hulajnogą, motocyklem / skuterem lub w inny sposób nie przekraczała 10 proc.

Szczegółowe wyniki przedstawia załącznik nr 2 – raport graficzny.

W przypadku zainteresowania odpowiedziami udzielonymi na pytania otwarte przez respondentów ankiety, pełna treść w oryginalnym zapisie może być udostępniona zarówno w siedzibie Partnera Prywatnego, jak i Podmiotu Publicznego.

Wpływ linii tramwajowej na okolice

Z nadesłanych odpowiedzi wynika, że w przypadku ponad połowy osób (ok. 50,3 proc.) nowa linia tramwajowa zmieni sposób poruszania się po Krakowie. Ta odpowiedź była wybierana najczęściej w najmłodszych i najstarszych grupach wiekowych (do 39 lat i powyżej 60 lat) oraz wśród użytkowników komunikacji miejskiej, samochodu, motocykla i pieszych. 40,4 proc. osób przyznało, że inwestycja nie zmieni ich sposobu poruszania się po mieście (głównie chodzi o grupy w przedziale wiekowym 40-59 lat oraz – jeśli chodzi o sposób poruszania się - rowerzystów).

W sumie 68 proc. badanych stwierdziło, że tramwaj zdecydowanie lub raczej zwiększy atrakcyjność dzielnic, przez które będzie przejeżdżał. Odpowiedź „zdecydowanie zwiększy” była najczęściej wskazywaną opcją zarówno wśród osób mieszkających w pobliżu inwestycji, jak i poza rejonem, w którym jest planowana. Nieco ponad 19 proc. osób stwierdziło, że inwestycja obniży atrakcyjność okolicy. Pozostali nie mieli zdania na ten temat.

Przystanki tramwajowe

Odnotowano wysoki poziom akceptacji dla zaprezentowanej na mapie lokalizacji przystanków – w sumie 67 proc. badanych akceptuje lokalizację wszystkich lub wybranych przystanków, przy czym niemal co czwarty badany uważa, że wybrane lub wszystkie przystanki wymagają zmiany lokalizacji.

Respondenci, którzy wskazali odpowiedź „wybrane są w złej lokalizacji” (241 osób), najczęściej sugerowali, że przystanki są zbyt gęsto rozlokowane, co będzie mieć niekorzystny wpływ na czas przejazdu tramwaju.

Relatywnie często wskazywano na niewłaściwą – w opinii respondentów – lokalizację przystanku na skrzyżowaniu ul. Krzesławicka / Bohomolca / Książnica, identyfikując skrzyżowanie Bohomolca / Marchońta jako miejsce bardziej preferowane. Kwestia lokalizacji przystanków w rejonie ul. Bohomolca była wnikliwie analizowana przez projektanta i służby miejskie już w czerwcu, jako odpowiedź dla jednego z radnych Dzielnicy III. Uznano, że zmiana lokalizacji przystanków jest technicznie możliwa, ale niekorzystna z punktu widzenia kilku grup mieszkańców (mieszkańcy ul. Kurzei oraz rejonu ul. Krzesławickiej mają wówczas daleko do przystanku, podobnie jak uczniowie pobliskiej szkoły, mieszkańcy ul. Reduta musieliby przekraczać jezdnię w drodze do przystanku). Ponadto, w przypadku przesunięcia peronów przy ul. Bohomolca i jednoczesnego pozostawienia peronów przy ul. Kurzei, powstałyby dwa przystanki zlokalizowane dość blisko siebie, przy jednoczesnym wydłużeniu drogi pomiędzy przystankami Park Wodny – Bohomolca. Poinformowano też, że lokalizacja przystanku w proponowanym miejscu wymagałaby przesunięcia linii tramwajowej o ok. 1 m. Podmiot Publiczny podjął decyzję o pozostawieniu przystanków przy ul. Bohomolca w istniejącej lokalizacji, natomiast lokalizacja i liczba przystanków na całej trasie wciąż nie ma charakteru ostatecznego i jest przedmiotem analizy.

Mieszkańcy zostali również zapytani o najważniejsze aspekty rzutujące na komfort korzystania z podziemnego przystanku planowanego w ramach wielopoziomowego węzła przesiadkowego w rejonie ronda Polsadu. Wśród najpopularniejszych odpowiedzi znalazły się: utrzymanie należytej czystości, dobre doświetlenie, monitoring i obecność schodów ruchomych. Projekt tego obiektu przewiduje zarówno oświetlenie sztuczne podziemnych sekcji, jak i świetlik, który w porze dziennej pozwoli wpuścić do nich naturalne światło. Przewidziane są schody ruchome na każdej klatce schodowej, umożliwiające komunikację pomiędzy wszystkimi poziomami. Za utrzymanie gotowej infrastruktury przez 20 pierwszych lat funkcjonowania odpowiadać będzie Partner Prywatny, który przewiduje całodobowy monitoring, ochronę obiektu oraz dbałość o utrzymanie czystości.

Ankietowani, którzy wśród odpowiedzi wybrali opcję „inny aspekt”, w większości zwracali uwagę na zapewnienie wygody poruszania się przyszłym użytkownikom (np. pojemne windy, szerokie schody, dobre skomunikowanie z poziomem 0 i przystankami autobusowymi), co zostanie wzięte pod uwagę. Pojawiły się też m.in. postulaty zabezpieczenia przed zalaniem, co jest bardzo istotnym aspektem projektu podziemnej konstrukcji. Postulaty ulokowania w przejściach małych punktów handlowych, zapewnienia możliwości zakupu biletów oraz czytelnej i niezawodnej informacji pasażerskiej na etapie eksploatacji zostały przekazane do Podmiotu Publicznego.

Warianty na rondach

Ankietowanych poproszono o wybór korzystniejszego spośród projektowanych rozwiązań przedstawionych na schematach zarówno na rondzie Młyńskim, jak i na rondzie Barei (rysunek, zał. nr 2, str.3). W przypadku pierwszego ronda zdecydowana większość opowiedziała się za wariantem 1 – dwupoziomowym węzłem z linią tramwajową na poziomie -1 (blisko 64 proc.) Część respondentów poświęciła czas, by dodatkowo uzasadnić wybór. Dla większości osób, które wskazały wariant 1 jako preferowany, znaczenie ma brak kolizji tramwaju z pozostałymi użytkownikami ruchu, co zapewnia większą płynność i szybkość przemieszczania się oraz bezpieczeństwo. Innym popularnym uzasadnieniem było także ograniczenie hałasu i wycinki zieleni.

Osoby, które wskazywały wariant 2 jako korzystniejszy (linia tramwajowa na poziomie terenu), zwracały uwagę przede wszystkim na lepszą dostępność naziemnych przystanków dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania, niższe koszty budowy i eliminację ryzyka zalania torowiska. 1/5 ankietowanych nie miała zdania w tej sprawie.

Podmiot Publiczny zdecydował, że dalsze prace projektowe będą uwzględniały wariant z torowiskiem na poziomie -1, który uzyskał wyższe poparcie. Projektant zadba o dostępność przystanków dla osób niepełnosprawnych i ochronę przed podtopieniami.

W przypadku ronda Barei do wyboru był wariant 1, zakładający pozostawienie ronda w obecnym układzie drogowym oraz wariant 2, zakładający budowę czterowłotowego skrzyżowania. Oba zostały przedstawione na schematach. Wariant 1 uzyskał blisko 57,1 proc poparcia, wariant 2 – ok. 20 proc., a ok. 20,4 proc. pytanym nie miało zdania w tej sprawie. Projektant oraz Partnerzy Prywatny i Publiczny są w trakcie analiz, które zweryfikują możliwość zaprojektowania nowej infrastruktury bez ingerencji w obecną geometrię ronda.

Infrastruktura dodatkowa, nasadzenia kompensacyjne

Zapytani o preferowane lokalizacje dla stojaków rowerowych, uczestnicy ankiety zazwyczaj wskazywali punkty przesiadkowe, węzłowe (skrzyżowanie Lema – Meissnera, ronda Młyńskie, Polsadu, Barei, pętla Mistrzejowice). Często pojawiał się też punkt Park Wodny / Serenada / skrzyżowanie Bohomolca/Kniaźnina. Powtarzały się też propozycje ulokowania tego typu infrastruktury na każdym przystanku oraz w okolicy osiedli i punktów usługowych, na których – wg ankietowanych - stojaków brakuje. Wskazania będą brane pod uwagę przy wyborze lokalizacji dla tego typu infrastruktury.

Badani często zastrzegali przy tym, aby stojaki były dobrej jakości, aby posadzić je w bezpiecznym miejscu, w którym nie będą przeszkadzały innym użytkownikom ruchu, aby były objęte monitoringiem, posadzone w cieniu. Udział odpowiedzi „nie wiem / nie mam zdania / nie jeżdżę na rowerze / obojętne” był stosunkowo wysoki.

Mieszkańcy zostali też poproszeni o wskazanie miejsc odpowiednich na skupiska drzew, planowanych w ramach nasadzeń kompensacyjnych. W wielu komentarzach zwracali oni uwagę na konieczność ocalenia przed wycinką jak największej liczby drzew oraz starań o przesadzenie tych kolidujących z planowaną infrastrukturą. Taki jest też wspólny cel Partnera Prywatnego i Podmiotu Publicznego, którzy podkreślają, że będą dążyć do optymalnej gospodarki zielenią istniejącą, zastąpienia nawierzchni betonowej zielonym torowiskiem w jak największym możliwym zakresie (w opinii ankietowanych jest to bardzo korzystne rozwiązanie – ocena 5,48 / 6) oraz zastąpienia koniecznej do usunięcia zieleni wspomnianymi nasadzeniami kompensacyjnymi.

Ankietowani wskazali wiele potencjalnych lokalizacji służących temu celowi na terenie Dzielnic III i XV, a także XIV. Najczęściej były to miejsca wzdłuż ciągów pieszych i rowerowych, bezpośrednio przy planowanej linii tramwajowej. Sygnalizowali konieczność zapewnienia ochrony przed słońcem i hałasem użytkownikom nowej infrastruktury i mieszkańcom pobliskich osiedli. Projektant otrzymał dyspozycję, by w taki sposób planować przekładki infrastruktury podziemnej, aby nie znajdowały się one pod zieleńcami i nie uniemożliwiały rozwoju systemów korzeniowych nowych sadzonek.

W odpowiedziach pojawiały się też istniejące place zabaw i parki (Tysiąclecia, AWF, Reduta, Lotników, Zaczarowanej Dorożki, były pas lotniska Czyżyny, Planty Mistrzejowickie, Fort Batowice) oraz okolice celów podróży dużych grup ludzi (Park Wodny, Serenada, Tauron Arena, sklepy Auchan / Obi / Krokus, Quattro Business Park). Ankietowani zwrócili uwagę, że warto sadzić drzewa w okolicy nowo powstających / planowanych osiedli mieszkaniowych.

Badani bardzo chętnie wskazywali konkretne zmiany, jakie chcieliby przeprowadzić w swojej najbliższej okolicy przy okazji realizacji przedsięwzięcia. Wszystkie propozycje zostały przekazane do projektanta, wykonawcy oraz inwestora, celem analizy pod kątem możliwości wprowadzenia.

Bardzo dużo komentarzy dotyczyło zachowania jak największej ilości zieleni istniejącej oraz nowych nasadzeń, co jest zbieżne z zamierzeniami inwestycji. Często powtarzany jest postulat rezygnacji z nowej

infrastruktury (np. ścieżki rowerowej po jednej ze stron ul. Dobrego Pasterza), w imię adaptacji terenu pod zieleń. Mieszkańcom zależy, aby inwestycja była realizowana z myślą o ich komforcie i bezpieczeństwie (np. oświetlenie, miejsca do odpoczynku, separacja ruchu, sygnalizatory, cień, cicha nawierzchnia, integracja z istniejącą infrastrukturą, zapewnienie lokalnego charakteru ulicom w bliskim jej sąsiedztwie). Chodzi zwłaszcza o sytuację pieszych i rowerzystów, co od początku stawiane jest jako jeden z priorytetów projektu. Oczekują też łatwej organizacji przesiadek tramwaj – autobus, tramwaj – rower / hulajnoga oraz rozwiązań uspokajających ruch samochodowy.

Wiele odpowiedzi dotyczyło ekranów akustycznych w konkretnych lokalizacjach. Część respondentów prosiła o ich zastosowanie, część wręcz przeciwnie – o całkowitą rezygnację z nich. Projektant zapowiada, że na podstawie analizy akustycznej ekrany zostaną zaprojektowane wszędzie tam i tylko tam, gdzie ochrona tego typu będzie konieczna dla komfortu akustycznego mieszkańców.

Ankietowani zwracają też uwagę, że należałoby zadbać o większą liczbę miejsc parkingowych (lub budowę parkingu P&R) i parków w okolicy, sugerując w tym celu wykup dodatkowych gruntów przez miasto. Oczekują separacji ruchu tramwajowego od samochodowego na jak najdłuższym odcinku oraz wydajnego systemu sterowania ruchem, tak aby tramwaj przemieszczał się szybko, a korki na jezdni były minimalizowane. Powtarza się postulat podziemnego przebiegu linii tramwajowej w ulicach Dobrego Pasterza i Bohomolca, jednak z uwagi na zakres i koszty takiego rozwiązania, które nie zostało ujęte w programie funkcjonalno – użytkowym (PFU) i nie ma możliwości jego realizacji.

Pytanie o ewentualne miejsca na trasie przyszłego tramwaju, które wymagałyby zmian w zakresie oświetlenia spotkało się z dużym odzewem. Uczestnicy ankiety wskazali wiele konkretnych lokalizacji na całym przebiegu, które wymagają montażu latarni (zostaną one przeanalizowane przez projektanta), a także ogólnie punktów, które powinny być dobrze oświetlone, m.in. przejścia dla pieszych, okolice przystanków, przestrzenie za ekranami akustycznymi. Część ankietowanych zaznaczyła, że preferuje oświetlenie energooszczędne / LED, co zostanie uwzględnione w projekcie.

Uciążliwości związane z etapem realizacji

Za najbardziej uciążliwe konsekwencje prowadzenia prac budowlanych w terenie zabudowanym respondenci uznali: pył budowlany, hałas i wprowadzanie objazdów (ponad 40 proc. odpowiedzi „bardzo duża uciążliwość”). Generalny wykonawca deklaruje, że w celu ograniczenia ilości pyłu powstającego w toku prac, o ile będzie to technicznie możliwe, będzie wykonywał cięcia elementów na mokro oraz stosował wygradzenia zatrzymujące pylenie. Ciągi pieszce i jezdne będą na bieżąco czyszczone. Zgodnie z kontraktem prace będą prowadzone w dni robocze w godzinach 6-22, a najbardziej uciążliwe – w miarę możliwości - w godzinach popołudniowych. Z uwagi na zakres inwestycji oraz jej charakter w czasie budowy przewidzianych jest wiele etapów tymczasowej organizacji ruchu. Są one przygotowywane z myślą o zapewnieniu mieszkańcom możliwie jak najlepszych warunków przemieszczania się w rejonie budowy. Każdy projekt tymczasowej organizacji ruchu będzie opiniowany i zatwierdzany przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa (IR UMK). W celu ograniczenia uciążliwości dla mieszkających bezpośrednio w rejonie inwestycji generalny wykonawca pracuje nad zapewnieniem nieprzerwanej dostępności do posesji.

Ponadto deklaruje starania o możliwie jak największe ograniczenie pozostałych uciążliwości wynikających z prowadzenia robót budowlanych, w tym wymienionych w ankiecie, jak i dodatkowo wyartykułowanych przez respondentów w pytaniu otwartym (m.in. opóźnienia w realizacji prac, uciążliwe odpady, komunikacja osób z trudnościami w poruszaniu się i rowerzystów, ograniczenie parkowania, ryzyko podtopień).

Mieszkańcy zapytani o preferowane formy przekazywania informacji o utrudnieniach najczęściej wybierali: media społecznościowe, serwisy internetowe i uliczne tablice informacyjne. Partner Prywatny deklaruje, że informacje takie będą publikowane z wyprzedzeniem za pośrednictwem dwóch pierwszych kanałów internetowych, przede wszystkim na profilach społecznościowych projektu oraz inwestora, a odpowiednie komunikaty przekazywane będą wszystkim mediom lokalnym. Zamierza także każdorazowo przy zmianie organizacji ruchu na terenie budowy montować tablice informacyjne. W planach jest otwarcie stałego punktu informacyjnego w sąsiedztwie placu budowy.

b) Spotkanie moderowane online (w dn. 07.09.2021)

Pytania i odpowiedzi udzielone na żywo:

Eksperci:

- Zbigniew Rapciak – dyrektor projektu, Zarząd Dróg Miasta Krakowa
- Paweł Motyka – zastępca dyrektora kontraktu, Gülermak
- Michał Skrzypiec – kierownik Działu Przygotowania Inwestycji, Zarząd Dróg Miasta Krakowa
- Krzysztof Markowicz – główny projektant, Arcadis

Anonim: Dlaczego linia tramwajowa nie została pociągnięta przez ul. Lema?

Zbigniew Rapciak: ZDMK aktualnie przygotowuje inwestycję pod nazwą – budowa linii tramwajowej w ciągu ul. Lema. Z końcem ubiegłego roku był ogłoszony przetarg. Niestety, nie znalazł się wykonawca, który byłby w stanie to zrobić. W najbliższym czasie będzie ogłoszony kolejny przetarg. Także na pewno linia tramwajowa wzdłuż ul. Lema powstanie i to w stosunkowo niedługim czasie.

Anonim: Czy pod rondem Młyńskim będzie tunel, czy jest już decyzja w tej sprawie?

Zbigniew Rapciak: Tak, inwestor podjął taką decyzję, że tramwaj pod rondem Młyńskim będzie przebiegał w poziomie -1. Tunel to jest przestrzeń zamknięta od góry, w tym miejscu to będzie taka jakby rynna, będzie przebiegać dołem. Jest to wszystko już uzgodnione z wykonawcą, natomiast przygotowywane są teraz wnioski do Rady Miasta, która najprawdopodobniej we wrześniu pochyli się nad wnioskiem ZDMK związanym z dofinansowaniem tego projektu. Gdyż, jak doskonale wiemy z tej pierwszej wersji, wyjście z tunelu pod rondem Polsadu kończyło się w okolicach ul. Bohaterów Wietnamu.

Łukasz: W jakim celu w projekcie pozostają dwa pasy ruchu ogólnego na całej długości ul. Meissnera? Od jakiego czasu mamy tam po jednym pasie plus pas postojowy. Pas postojowy może być węższy, więc można by zaoszczędzić na szerokości inwestycji i w ten sposób ograniczyć wycinkę zieleni.

Zbigniew Rapciak: To jest bardzo szczegółowo przeanalizowane przez projektanta. Plan zagospodarowania przestrzennego zakłada, że ul. Meissnera ma przekrój 2x2. Tak, jak było to powiedziane wcześniej, my w to nie ingerujemy.

Michał Skrzypiec: Projektant jest w trakcie analizy gospodarki zielenią, czy też samego projektu zieleni i na samą konieczność wycinki tego zagospodarowania nie tyle wpływa szerokość, czy liczba pasów, ale bardziej w swoich skutkach kolizje sieci, przenoszenie sieci wewnętrznych, jak również zagospodarowanie, które tworzymy równoległe, czyli dostosowujemy ścieżki rowerowe, ciągi piesze do obecnych standardów, wymogów komunikacji. Powodują zmianę zakresu wycinki. Natomiast nie ma jeszcze ostatecznych decyzji i wyników tych prac. Myślę, że projektant też niebawem jako materiały uzupełniające przedstawi je nam jako zamawiającemu i będą dostępne dla Państwa na stronie. Robimy wszystko, żeby minimalizować zajętości w zakresie wycinki zieleni czy zmian w zakresie zieleni.

Krzysztof Markowicz: Podstawowym celem i założeniem tej inwestycji jest zachowanie największej liczby istniejących drzew i krzewów, które się znajdują w terenie. Wszystko, co projektujemy w tym terenie podlega szczegółowej analizie. Jesteśmy po wykonaniu inwentaryzacji przyrodniczej każdego drzewa z osobna. Jest to dość szczegółowy i bardzo precyzyjny materiał, także każdy okaz będzie analizowany czy jego wycięcie jest niezbędne. W terenie, którym dysponujemy znajduje się cały szereg, szczególnie w rejonie nowych inwestycji i obiektów, niedawno zasadzonej zieleni. Też jest rozważana możliwość ewentualnych korekt czy przesunięć, przesadzeń, jeżeli będzie taka konieczność. Mamy wszyscy świadomość, że starego drzewostanu nie ma możliwości przesadzenia, natomiast wszystkie młode drzewa,

jeżeli będzie taka konieczność, to będziemy to w taki sposób realizować. Natomiast same zapisy decyzji środowiskowej i inwestycji przewidują też w miejscach, w których będzie tylko miejsce na to, zasadzenie też zieleni w zamian za tę, którą będziemy zmuszeni usunąć. Jesteśmy w środku tkanki miejskiej, gdzie połowa infrastruktury, która jest zabudowana, jest niewidoczna z poziomu chodnika, natomiast my musimy ją uwzględnić, realizując nasze prace projektowe.

Paweł Motyka: Kładziemy bardzo duży nacisk na ochronę środowiska. Podczas realizacji inwestycji będziemy prowadzili stale monitoring drzewostanu. Jeżeli drzewa trzeba będzie wyciąć, to będziemy je oczywiście przesadzać lub realizować nasadzenia kompensacyjne, ale będziemy się starali w jak najmniejszym stopniu zaingerować w tkankę drzew i zieleni.

Piotr: Jak docelowo ma wyglądać organizacja ruchu samochodowego na ul. Meissnera?

Michał Skrzypiec: Mamy świadomość jako ZDMK istniejącej organizacji ruchu, czyli wprowadzenia ograniczenia do jednego pasa ruchu. Trzeba patrzeć na strukturę miasta, plany studyjne, miejscowe zagospodarowanie, które mają pewne funkcje zagospodarowania ulicy i my w duchu wymogów pod kątem zagospodarowania przestrzeni, obsługi terenów przyległych będziemy utrzymywać wymogi tych zapisów, czyli dwa razy dwa pasy. Chciałbym podkreślić, że tego może nie widać z rysunku – ingerencja w zakresie istniejących pasów jezdni jest naprawdę niezbędna. Widać to na przykładzie, po stronie południowej, gdzie przebieg jednego krawężnika jest identyczny ze stanem obecnym. I tak też w projekcie zgodnie z zamówieniem, ze specyfikacją będziemy na chwilę obecną procedować. Nie mamy na chwilę obecną innych wytycznych z IR UMK, który odpowiada za prowadzenie tego ruchu w mieście, więc jakby pojawiły się sugestie odnośnie zmian, będziemy je analizować. Natomiast na chwilę obecną zostawiamy to w takim przebiegu i kształcie jak Państwo widzicie na projektach.

Anonim: Jaka jest projektowana długość peronu przystankowego Tauron Arena Kraków Wieczysta w kierunku ronda Mogilskiego. Na tym przystanku będą się zatrzymywać zarówno tramwaje jadące od strony ronda Czyżyńskiego, jak i od strony ronda Polsadu. Gdyby przystanek miał długość 90 m upłynąłoby to ruch tramwajowy, umożliwiając jednocześnie zatrzymywanie się dwóch tramwajów.

Michał Skrzypiec: Ze strony zamawiającego były prowadzone analizy w tamtym obszarze w zakresie długości przystanków. Jeden z nich w obszarze ronda Mogilskiego zostaje wydłużony.

Krzysztof Markowicz: Inwestycja przewiduje dwie długości przystanków. Są to przystanki 45 m tam, gdzie mamy przystanki na ciągu głównym, czyli na przejeździe poza rejonami węzłów komunikacyjnych. I to jest taki przykład na ul. Meissnera, gdzie mamy standardową długość, ona daje możliwość zatrzymywania się najdłuższych składów, czyli tzw. Krakowiaków. W miejscach, w których przewidzieliśmy (i to potwierdza się w stanie istniejącym, ale również z prognozy ruchu pasa pasażerskiego i autobusowego, i samochodowego) tam, gdzie są węzły komunikacyjne (czyli najczęstsze miejsca przesiadek), są projektowane perony długości 65 m. I to jest przykład w ciągu ul. Mogilskiej na skrzyżowaniu z ul. Lema. Niestety, większej długości nie jesteśmy tutaj w stanie zbudować ze względu na obiekty zabytkowe i teren podlegający ochronie konserwatorskiej. Jesteśmy w tej konkretnej lokalizacji, można tak powiedzieć, na styk z granicą terenu podlegającego ochronie konserwatorskiej i ta geometria, która została tutaj wkreślona jest maksymalna. Po drugiej stronie tego skrzyżowania mamy z kolei w bardzo dużym zbliżeniu istniejącą pętlę tramwajową, której tory tutaj się zaczynają i kończą na rozjazdach, na zwrotnicach. Także też nie ma tutaj fizycznej możliwości, aby zbudować dłuższy peron.

Piotr: Czy planowane są ekrany akustyczne i gdzie?

Anonim: Czy wzdłuż ul. Młyńskiej przewidziana jest budowa ekranów akustycznych, czy obejmie ona całą ulicę, czy tylko jej część?

Krzysztof Markowicz: Nasza dokumentacja uwzględnia w pierwszej kolejności wymogi ustalone przez decyzję środowiskową. Zgodnie z obowiązującym prawodawstwem i przepisami inwestor zanim zleci projekt, który obecnie realizujemy, uzyskuje decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych (DUŚ) pozwalającą na jej budowę. W ramach decyzji środowiskowej przewidziano cały szereg ekranów akustycznych. Ekrany te pojawiają się w różnych miejscach na całej długości odcinka. Im bliżej jest istniejąca zabudowa mieszkaniowa projektowanej inwestycji, to te lokalizacje pokrywają się z ekranami akustycznymi. Linia prowadzenia tych ekranów jest indywidualnie dostosowywana do możliwości terenowych i one są raz przed ciągami pieszo-rowerowymi, w innym przypadku pomiędzy ciągiem pieszym i rowerowym a jezdnią asfaltową. W materiałach, które będą opublikowane taka lokalizacja będzie wskazana. Obecnie projekt nie jest projektem skończonym, chociażby dlatego, że słuchamy uwag, jesteśmy w trakcie opiniowania przez wszystkie spółki miejskie, przez wszystkie instytucje odpowiedzialne za weryfikację tej dokumentacji, gestorów sieci takich jak m.in. ciepłociągi, energetyka, teletechnika, ale również przez organy pilnujące względów środowiskowych, jak chociażby Wydział Kształtowania Środowiska UMK. I w ramach naszego projektu jesteśmy zobowiązani do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania i już konkretnych rozwiązań, które zostaną zaprojektowane w naszym projekcie budowlanym. I z tego tytułu te lokalizacje, którymi się dzisiaj posługujemy, które są zapisane w decyzji środowiskowej, one oczywiście mogą w jakimś nieznacznym stopniu ulec zmianie ze względu na wprowadzone korekty. Chociażby wspomniana wcześniej korekta związana z obniżeniem tramwaju w rejonie ronda Młyńskiego, gdzie ten zabieg wprowadzenia linii tramwajowej na poziom -1 jest rozwiązaniem pod względem emisji hałasu działa na korzyść i jest czysto proekologicznym. Gdzie ten hałas, gdy tramwaj będzie się poruszał poniżej poziomu terenu będzie się rozchodził zdecydowanie mniej i będzie mniej dokuczliwy dla sąsiednich do trasy terenów.

Piotr: Ile linii tramwajowych będzie miało przebieg w ciągu Mistrzejowice-Meissnera?

Zbigniew Rapciak: Wstępnie zakładane są trzy linie tramwajowe, ale to jest nieistotne z tego względu, że najistotniejszą rzeczą jest, jaka liczba pociągów będzie mogła przejechać. Ta linia, ten projekt jest przygotowany na przejechanie czterdziestu pociągów na godzinę. Czyli co 90 sekund może jechać pociąg tramwajowy. Harmonogram, jak i rozkłady jazdy będą dopasowywane do zapotrzebowania. Pewnie przyzwyczajenia mieszkańców z tamtych okolic też się zmienią w momencie oddania linii do eksploatacji i wtedy zapadną ostateczne decyzje, ale to już przez zarząd, który odpowiada za komunikację.

Anonim: Czy w wariancie z tramwajem prowadzonym pod rondem Młyńskim uda się zachować drzewa wzdłuż ul. Meissnera i uniknąć ekranów akustycznych przy blokach (ul. Meissnera 4 i 6)?

Zbigniew Rapciak: Ulica jest dzisiaj w przekroju 2x2, natomiast zatoki postojowe są zorganizowane na zasadzie organizacji ruchu, a nie trwale. Czy one będą, w jakim kształcie będzie decydował IR UMK.

Krzysztof Markowicz: Są okazy, które nie kolidują z naszą inwestycją i te drzewa pozostaną utrzymane, podobnie okazy zieleni, które znajdują się w pasie zieleni. Jeżeli tu nie znajdzie się żadna infrastruktura, to też przewidujemy do zostawienia. Natomiast są takie odcinki ul. Meissnera, gdzie ze względu na konieczność rozszerzenia układu drogowego, aby zmieścić tam tramwaj w zieleńcu, który dzisiaj jest za wąski, oczywiście będzie konieczność ich korekty i wycinka. To jest element, który jest uwzględniany na końcu realizacji po ustaleniu geometrii i szczegółowej analizie tych kolizji, które z tych drzew można ocalić.

Anonim: Czy obecne miejsca postojowe wyznaczone organizacją ruchu na ul. Meissnera zostaną utrzymane czy zlikwidowane? W zaprezentowanym projekcie są dwa pasy ruchu bez miejsc postojowych. Jeżeli miałyby pozostać w ramach organizacji ruchu, to nie lepiej, żeby zrobić typowe zatoki parkingowe?

Krzysztof Markowicz: Wzdłuż ul. Meissnera próbujemy się wszędzie tam, gdzie się da zmieścić w tym terenie, którym dysponujemy bez konieczności zabierania istniejących miejsc postojowych, które są zlokalizowane już poza trasą. Nie planujemy ingerencji w ten zakres.

Krzysztof PLM: Jaka szerokość pasa ruchu projektują Państwo na ul. Meissnera, Młyńskiej, Lublańskiej oraz Dobrego Pasterza?

Krzysztof Markowicz: Tutaj idziemy zgodnie z miejscowym planem, który zakłada na dziś i zgodnie z wytycznymi do projektu – 3,5 m. Natomiast w przypadkach, w których byłaby z tego tytułu konieczność czy zajęcie miejsc postojowych, czy kłopoty z lokalizacją w miejscach ciasnych związanych z istniejącą zabudową, bądź też ze szczególnymi okazami zieleni, w tych miejscach jest przyzwolenie zamawiającego na korektę i zawężenie pasów ruchu. Takie zabiegi są stosowane m.in. w rejonie ul. Lema, podobnie pierwszy odcinek ul. Meissnera, czyli przekrój 3,25 m. Po drugiej stronie obydwie pasy są o szerokości 3,25 m. To jest odtworzenie stanu istniejącego, aby nie naruszyć drogi wewnętrznej, która jest jedyną drogą obsługującą zabudowę między ul. Mogiłską a ul. Śliczną. Przekrój uliczny jest dostosowywany i zmieniany w ramach konieczności. Są fragmenty, w których mamy przekrój 3 m. Żeby zapewnić komfort przemieszczania się środków komunikacji publicznej, głównie autobusów, przekrój i szerokość pasa ruchu 3,5 m jest niezbędna i konieczna. Zawężenie pasa ruchu do 3-3,25 m i tak powoduje w strefie każdego przystanku, każdego skrzyżowania konieczność ich poszerzenia ze względu na promień skrętu i spełnienie wymogu nienajeżdżania na krawężnik, czy na sąsiedni albo przeciwny pas ruchu.

Anonim: Czy w ramach planowanej inwestycji planowana jest budowa chodnika po południowej stronie ul. Pilotów od ronda Młyńskiego w kierunku ul. Ułanów?

Krzysztof Markowicz: Na skrzyżowaniu ul. Pilotów i ul. Sadzawki jest dwustronny chodnik dla pieszych o szerokości 2 m i podobnie w drugim kierunku. Cały ciąg ul. Pilotów posiada dwustronny chodnik.

Krzysztof PLM: Dlaczego poszerzają Państwo jezdnie na ul. Młyńskiej o dodatkowy pas, miejscowo aż do 6 pasów? Czy w ramach budowy linii tramwajowej nie powinno założyć się ograniczenia ruchu samochodowego?

Michał Skrzypiec: Zgodnie z warunkami, przepisami technicznymi liczba pasów nie zależy od naszej dobrej czy złej woli, tylko wynika z konkretnych parametrów, analiz przepustowości, prognoz, które były wykonywane w ramach koncepcji, jak i w tej chwili projektant jest w trakcie ich aktualizacji i weryfikacji w jednostce inżyniera ruchu, więc liczba, struktura jest podyktowana parametrami i dostosowaniem do obciążenia tego układu.

Krzysztof Markowicz: Tutaj należy zwrócić uwagę szczególnie w rejonie ronda Mogiłskiego, że decyzja, która zapadła o możliwości przeprowadzenia linii tramwajowej na poziomie -1 pozwoliła na zmniejszenie zajętości ze względu na to, że średnica ronda, które było projektowane do tej pory, była wymuszona długością składu tramwajowego, który w przypadku zatrzymania się na wyspie centralnej, na zieleńcu, musiał w pełni zmieścić się, żeby nie wystawać na jezdnię ronda. Po korekcie, po wybudowaniu naszej inwestycji krawędź jezdni, czyli krawężnik zostanie oddalony od istniejącej zabudowy, dzięki czemu zyskamy też przestrzeń na zieleń, związaną z ruchem rowerowym, z ruchem pieszym. Co do liczby samych pasów w ramach budowy ul. Młyńskiej – zaczynamy od przekroju istniejącego, gdzie na dziś mamy dwa

razy po dwa pasy ruchu. To poszerzenie dotyczy tylko i wyłącznie samego fragmentu włączenia się w rondo. Po korekcie rozwiązań na poziomie -1 jesteśmy w stanie przybliżyć i zawęzić zajętość terenu na potrzeby ruchu samochodowego do wewnątrz. Podobnie sytuacja ma się po lewej stronie. Natomiast ostateczna liczba pasów czy szerokość wynika wprost z prognozy ruchu, z przepustowości i wydolności takiego skrzyżowania, którego specyficzną formą jest rondo. Na tym etapie obecnie jesteśmy w fazie projektowej, gdzie IR UMK szczegółowo weryfikuje przepustowość każdego z tych skrzyżowań i będą zapadały decyzje co do ostatecznej liczby pasów na każdym wlocie z osobna, bo ta analiza jest tak szczegółowo prowadzona.

Paweł: Jak wyglądają planowane utrudnienia w ruchu samochodowym podczas budowy, zwłaszcza na odcinku rondo Młyńskie-rondo Polsadu?

Paweł Motyka: Obecnie przygotowujemy harmonogram planowanej inwestycji uwzględniając jakieś uciążliwości na etapie prowadzenia prac. Zwracamy uwagę na to, że w tym rejonie mamy Sudół Dominikański, który będziemy musieli przełożyć. To będzie takim jednym z główniejszych etapów realizacji tej inwestycji. Jest to dość duży kanał, o dużej średnicy i tu będą na pewno jakieś utrudnienia (strona zachodnia ul. Młyńskiej). Później będziemy realizowali ściany szczelinowe. Będziemy również starali się minimalizować te uciążliwości dla mieszkańców. Jednakże dzisiaj, jeszcze przed zatwierdzeniem projektu czasowej organizacji ruchu, ostatecznie o utrudnieniach, jakie będą i będą wprowadzone w organizacji – jeszcze nie jesteśmy w stanie powiedzieć. Będziemy na bieżąco, wyprzedzająco przed wprowadzeniem danej fazy ruchu, danej organizacji informowali przez media społecznościowe i przez stronę internetową, jak wygląda organizacja ruchu bezpośrednio na danym odcinku prowadzonej inwestycji.

Joanna: W 2015 r. podczas konsultacji były wybierane dwie potencjalne trasy. Jedna z nich miała przebiegać ul. Rakowicką. Opcja linii tramwajowej biegnącej ul. Rakowicką przegrała, ponieważ była droższa o 100 mln zł. Aktualnie projekt przewiduje tunel pod rondem Młyńskim, który zwiększa koszt inwestycji o 130 mln zł. Tunel nie jest w tym miejscu potrzebny, te środki powinny być przeznaczone na tunele w miejscach przecięcia tramwaju z ul. Dobrego Pasterza, Bohomolca, ponieważ układ przyszłych przystanków, przejść dla pieszych i linii tramwajowych spowoduje całkowity paraliż wyżej wymienionych ulic.

Zbigniew Rapciak: Wydłużamy przejazd tramwajem w kierunku ul. Meissnera w poziomie -1 z tego względu, że w przyszłym roku mają się rozpocząć prace projektowe, bo studia są zakończone, związane z krakowskim metrem. Powodują, że cały odcinek od ronda Barei do ronda Polsadu w całości tak, jak będzie wybudowany, będzie wykorzystany przez tę linię metra. W związku z tym zgadzam się z panią 130 mln, ale ta inwestycja będzie więcej kosztować, natomiast miasto zaoszczędzi kilkaset milionów. Myślę, że to będzie rzędu ok. 700 mln zł na budowie równoległego tunelu dla premetra. W związku z tym tu są ewidentne korzyści. Wykonawca po tych negocjacjach, które w ubiegłym tygodniu zakończyliśmy, tak przygotuje przejazd w poziomie -1, że bez już żadnych ingerencji będą mogły te pociągi przyszłego tramwaju podziemnego być wpuszczone i będą mogły komunikować mieszkańców Krakowa.

Anonim: Jak rozwiązany będzie ruch pieszy/rowerowy przez węzeł na ul. Lublańskiej - tak jak do tej pory, czy wzdłuż prowadzonego tunelu tramwajowego pod ziemią? Na różnych planach koncepcyjnych stacja podtrakcyjna przy ul. Bohomolca była lokalizowana tak jak na dzisiejszym spotkaniu lub bliżej ul. Krzesławickiej/Kniaźnina, która opcja jest ostateczna i z czego wynikały dwie różne lokalizacje?

Michał Skrzypiec: Pozwolę sobie odpowiedzieć na drugą część pytania. Na rysunkach są planowane lokalizacje podstacji, których już prawdopodobieństwo ulokowania w wskazanych miejscach już jest

bardzo wysokie. Natomiast ostateczne ich umiejscowienie będzie wiązało się z zatwierdzeniem całej dokumentacji energetycznej. Zarówno w zakresie zasilania linii tramwajowej, jak i przyległych sieci energetycznych. Więc tutaj na chwilę obecną nie możemy mówić jeszcze o ostateczności. Myślę, że te projekty niebawem spłyną, ale te miejsca mogą ulec lekkiej korekcie. Prosiłbym państwa, żeby nie przywiązywać się do podstacji, co do metra. To nie będzie oczywiście tak, że one zawędrują na drugą stronę projektu, natomiast lekkie korekty tutaj mogą być.

Krzysztof Markowicz: Prognoza ruchu została opracowana, jesteście w trakcie jej uzgadniania z odpowiednią instytucją (Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa) i opiniowana przez IR UMK. Wprowadzenie tramwaju na poziom -1 w rejonie ul. Młyńskiej bezsprzecznie wpływa na to, co się dzieje na układzie samochodowym i układzie tramwajowym. Rozdzielamy możliwość prowadzenia ruchu tramwajowego, który bezkolizyjnie będzie przejeżdżał przez tę tarczę skrzyżowania, więc te korekty wprost wymagają od nas aktualizacji, również prognozy ruchu w tym zakresie i to się obecnie dzieje. Prognozy nie są czymś nowym, czy niemożliwym do zweryfikowania. Wszystko to, co w naszej prognozie się pojawia jest oparte o Krakowski Model Ruchu, który jest generalnie dostępny, jest możliwość jego ingerencji. Generalnie realizujemy linię szybkiego tramwaju, my nie rozbudowujemy układu drogowego. Zatem prognoza ruchu wskazuje przyrost ruchu samochodowego. Niezależnie czy inwestycja tramwajowa powstanie, czy nie powstanie. Taka jest tendencja, że liczba samochodów rośnie wszędzie na całym świecie. Natomiast budowa linii tramwajowej i możliwość korzystania na tym długim odcinku ponad czterokilometrowym z środka szybkiej komunikacji miejskiej, gdzie będzie zdecydowanie łatwiej dojechać, docelowo na pewno wpłynie pozytywnie na ograniczenie czy zmniejszenie szybkości przyrostu ruchu samochodowego na tym odcinku. Natomiast na pewno nie wyeliminuje tego wzrostu, bo taka tendencja jest. Wracając do ciągów pieszych w rejonie ronda Polsadu. Wzdłuż ul. Meissnera, ale również ul. Bora-Komorowskiego, ul. Lublańskiej są prowadzone nowe ciągi komunikacyjne piesze i rowerowe, które wpisują się w istniejący układ chodników, które funkcjonują w obecnym stanie w terenie. To, co my dodatkowo tutaj zapewniamy, to skomunikowanie poprzez klatki schodowe (zejście po jednej stronie, klatka schodowa z windą i ruchomymi schodami po drugiej stronie ulicy). Wszystkie cztery klatki mają między sobą powiązanie, ale również przemieszczanie się z południowej strefy ul. Bora-Komorowskiego pod ziemią, czyli pod całą tarczą ronda Polsadu i możliwość wyjścia po wschodniej i zachodniej stronie ul. Lublańskiej. Oczywiście wpisujemy się w ciąg istniejących chodników i ścieżek rowerowych. Dojście do przystanku i możliwość wyboru kierunku komunikacji pieszej z poziomu -1, czyli z poziomu tramwaju jest w tym miejscu jest dowolna i będzie się to odbywało kompletnie bezkolizyjnie, bez konieczności przechodzenia przez wszystkie te istniejące dzisiaj przejścia dla pieszych.

Maciej: Czy dostępne są analizy ruchu będące podstawą opracowania? Bo jeśli nie, to w jakim celu prowadzone są konsultacje społeczne dla niepełnego opracowania?

Michał Skrzypiec: W ramach zamówionego przez nas projektu wykonawca został zobligowany do wykonania aktualizacji całego zakresu pod względem prognoz ruchu, przepustowości i ich analiz. W tej chwili te dokumenty są złożone do IR UMK. Z tego co wiemy, miejski inżynier wydał listę swoich uwag do wyjaśnienia, potencjalnych uzupełnień. Więc to są materiały wyjściowe, na których się opieraliśmy, mówiliśmy tutaj o koncepcji, analizach z roku 2015, które zostały przyjęte w ramach decyzji DUŚ i do samej koncepcji. Natomiast ta aktualizacja trwa, będą one weryfikowane, ostatecznie zatwierdzone przez IR UMK. Chcemy z pełną otwartością je udostępnić, ale chcielibyśmy, żeby był to dokument ostateczny, który potwierdzi założenia projektowe.

Anonim: Czy prace będą prowadzone równolegle na całym odcinku Mistrzejowice-Meissnera, czy etapami na poszczególnych odcinkach?

Paweł Motyka: Planujemy realizować prace na całym odcinku, na pozyskanych decyzjach administracyjnych. Jednakże, jeżeli chodzi już ściśle o samo fazowanie, czy podzielenie etapów w czasie, ciągle pracujemy jeszcze nad harmonogramem. Może nie wejdziemy na cały front w jednym okresie, jednakże planujemy prowadzić te prace równolegle.

Tomasz: Czy jest rozważane wyjście tramwaju spod ziemi nie przed rondem Barei, tylko jeszcze dalej, np. w okolicy Parku Wodnego/Krzyszawicka?

Zbigniew Rapiak: Zamawiający takiego rozwiązania nie przewidywał, natomiast ten projekt przewiduje w poziomie -1 przepuszczenie planowanej linii tramwajowej, która pobiegnie wzdłuż ul. Strzelców.

Anonim: W jaki sposób mieszkańcy bloków na ul. Dobrego Pasterza będą chronieni przed hałasem jaki generuje tramwaj?

Krzysztof Markowicz: W rejonie ul. Dobrego Pasterza nie zmieniając istniejącej jezdni, nie zmieniając geometrii układu drogowego, dobudowujemy linię tramwajową po jej południowej stronie i na dziś jesteśmy w trakcie analiz, jak budowa linii tramwajowej oddziałuje i wpływa na tę zabudowę. Jeżeli chodzi generalnie o zasadę stosowania ekranów akustycznych i co jest tym głównym generatorem hałasu, to na podstawie analiz wszystkich inwestycji, które do tej pory były realizowane, ale również ta, mimo wszystko głównym czynnikiem hałasu jest ruch samochodowy. Linia tramwajowa, chociażby ze względu na swój charakter, czyli przejeżdżających pociągów, składów nie w taki sposób ciągły, jak samochody poruszające się po asfalcie, ona zdecydowanie mniej tego hałasu generuje. Co nie zmienia faktu, że jesteśmy w trakcie tych analiz i jeżeli zajdzie taka konieczność, to ekrany akustyczne także będą stosowane. Ten etap inwestycji i projektowania jest jeszcze przed nami. Projektant jest zobowiązany z inwestorem, bo to jest wymóg decyzji środowiskowej, która nas obowiązuje, aby przeprowadzić powtórny ocenę i te analizy są na dziś w trakcie realizacji.

JP: Co z dotychczasową komunikacją autobusową na ul. Dobrego Pasterza po realizacji projektu tramwaju?

Zbigniew Rapiak: Prowadzone są analizy przez przewoźnika. Jeżeli będzie istniało takie zapotrzebowanie, to niektóre linie autobusowe zostaną.

Krzysztof Markowicz: Projektowo oba warianty są przez inwestora przewidziane i tak, jak było pokazywane – przystanki tramwajowe i autobusowe są przewidziane w ramach tej inwestycji.

Paweł: Czy zostaje zlikwidowany istniejący parking po południowej stronie ul. Krzyszawickiej (zarówno wzdłuż niej, jak i na terenie osiedla)? Czy przedłużona zostaje istniejąca droga dla rowerów od skrzyżowania ul. Dobrego Pasterza z ul. Bohomolca, która obecnie urywa się w połowie podjazdu? Czy podczas przebudowy skrzyżowań nie lepiej poprowadzić układ przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego tak, aby (patrzac od środka skrzyżowania) kierowcy samochodów najpierw trafiali na przejście dla pieszych, a potem na przejazd? Rowery zwykle poruszają się z większą prędkością i mają mniejsze możliwości nagłego zatrzymania się niż pieszy, co stwarza większe ryzyko w przypadku, gdy kierowca najpierw napotyka na rower, a nie na pieszego.

Krzysztof Markowicz: Ul. Krzyszawicka jest przebudowywana i będzie ostatecznie funkcjonowała jako ulica ślepa, zakończona zawrotką. Co do zasady jest utrzymana mniej więcej w obecnym śladzie. Zmiana, jaka tutaj jest przewidziana, to budowa i modernizacja chodnika, który będzie chodnikiem wydzielonym dla

pieszych. Natomiast jezdnia będzie pełniła podwójną funkcję, czyli funkcję ruchu samochodowego i ruchu rowerowego. Co do zasadności i słuszności parkowania na tej jezdni, trudno mi się wypowiedzieć, czy te miejsca parkingowe ostatecznie tam zostaną. Na dziś nie jest przewidziana budowa wydzielonych miejsc parkingowych.

Michał Skrzypiec: Do ZDMK trafia bardzo wiele pytań związanych z samą ul. Krzesławicką, ale też z inwestycją Domosfera 2. Chciałbym uspokoić, że ten fragment drogi ul. Krzesławickiej jest poszerzony na końcu, nie jest to dojazd do inwestycji ani zapewnienie jakiegokolwiek obsługi tej inwestycji, ale jest to nawrotka. Tam nie będzie możliwości wjazdu z działki, na której jest ta inwestycja w ul. Krzesławicką. Ten ruch z inwestycji będzie doprowadzony bezpośrednio w ul. Bohomolca. Jako ZDMK chcemy utrzymać charakter drogi wewnętrznej. Widzimy w tej chwili pojazdy tam parkujące, z naszej oceny, weryfikacji są to pojazdy, które nie należą do mieszkańców ul. Krzesławickiej, tylko są osobami przyjezdnymi, które zatrzymują tam pojazdy i przesiadają się na komunikację zbiorową. Także wjazd od strony ul. Dobrego Pasterza również zostanie w projekcie zamknięty.

Anonim: Czy przedłużona zostanie istniejąca droga dla rowerów od skrzyżowania z ul. Dobrego Pasterza z ul. Bohomolca, która obecnie urywa się w połowie podjazdu?

Michał Skrzypiec: Ona się nie urywa, ona na fragmencie ul. Krzesławickiej jest włączona do ruchu ogólnego. To znaczy – drogą dla rowerów wjeżdżamy po stronie lewej na tej zawrotce, która tam jest przy ul. Aliny w drogę wewnętrzną, przejeżdżamy rowerem drogą wewnętrzną do części wschodniej tej ulicy, do drugiej zawrotki i znów włączamy się w drogę stricte dla rowerów. Jeżeli chodzi o połączenie w ul. Dobrego Pasterza w kierunku południowym, w tej chwili jeszcze próbujemy analizować możliwość wyprowadzenia ścieżki rowerowej, ale te rozwiązania nie są jeszcze ostateczne. Myślę, że jeżeli będzie to technicznie możliwe, to uzupełnimy je.

Krzysztof Markowicz: Wzdłuż ul. Bohomolca oczywiście dowiążujemy się do ciągów rowerowych i jest możliwość takiego skomunikowania. Możliwość kontynuowania tej ścieżki wzdłuż ul. Dobrego Pasterza w kierunku południowo-wschodnim jest w trakcie analiz.

Anonim: Czy podczas przebudowy skrzyżowania nie lepiej poprowadzić układ przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego tak, aby patrząc od środka skrzyżowania, kierowcy samochodów najpierw trafiali na przejście dla pieszych, a potem na przejazd. Rowery zwykle poruszają się z większą prędkością i mają mniejszą możliwość nagłego zatrzymania się niż pieszy, co stwarza większe ryzyko w przypadku kierowcy, gdy najpierw napotyka na rower, a nie na pieszego.

Krzysztof Markowicz: Generalna zasada prowadzenia ciągu pieszego i rowerowego, czyli tak naprawdę dwóch użytkowników, którzy się poruszają z mniejszą prędkością niż samochody jest taka, żeby generować jak najmniej kolizji pomiędzy rowerem i ścieżką pieszego. I utrzymując tę zasadę i przejeżdżając przez jezdnię, po której poruszają się samochody, taka sytuacja ma miejsce w zależności od kierunku. Nadjeżdżając z północy, mamy najpierw pieszego, potem rowerzystę, natomiast przyjeżdżając od południa mamy najpierw rower, w dalszej kolejności pieszego. Żeby zmienić tę zasadę na pasie rozdziału i odwrócić tę kolejność, musielibyśmy każdy ten przejazd poszerzać i korygować, i robić coś w rodzaju małego skrzyżowania dla ruchu samochodowego. Naszym zdaniem nie ma takiej możliwości. Najważniejszą rzeczą jest zminimalizowanie kolizji pomiędzy pieszym i rowerem, to jest rzecz zasadnicza. Trzymamy się przepisów ruchu drogowego, które jasno stanowią, szczególnie po nowelizacji, kto jest uprzywilejowany w strefie przejścia dla pieszych, w strefie przejazdu rowerowego. Poruszanie się na terenie miasta przy dozwolonej prędkości 50 km/h nic nie pozostaje, jak zachowanie należytej ostrożności.

Paweł: Czy rozważane jest wydłużenie prowadzenia tramwaju na poziomie -1, co najmniej do przystanku ronda Barei, aby zapewnić bezkolizyjny przejazd ze skrzyżowaniem z ulicą prowadzącą w kierunku Hotelu Swing, Parku Wodnego czy Multikina?

Krzysztof Markowicz: Nasz projekt, o którym była mowa, uwzględnia wyprowadzenie ruchu tramwajowego, jako odrębna inwestycja. Czyli wybudowanie możliwości rozjazdu linii tramwajowej razem z tą planowaną w przyszłości linią premetra i prowadzenie w kierunku północnym, w stronę ul. Strzelców na poziomie -1 i wyjazd tego tramwaju dopiero w tym miejscu [za rondem]. Natomiast kierunek Dobrego Pasterza jest prowadzony poza obrysem jezdni istniejącej jako niezależny ciąg aż do dojazdu do Parku Wodnego w strefie parkingu i dalej w ciągu ul. Krzesławickiej. Tego inwestycja nie zakłada na dzisiaj, abyśmy tutaj realizowali jakąś inwestycję związaną z budową tuneli, czy też z zagłębieniem tej linii tramwajowej. Tutaj zamówienie zakłada wprost budowę linii tramwajowej, ale na poziomie terenu.

Barbara: Zdajecie sobie Państwo sprawę, że naziemne poprowadzenie tramwaju w ul. Krzesławicką przed skretem do Multikina na zawsze sparaliżuje ruch? Badania ruchu nie były robione w adekwatnych momentach ruchu.

Krzysztof Markowicz: Badania ruchu są prowadzone generalnie w cyklu ciągłym. Krakowski Model Ruchu to jest model ruchu, który jest prowadzony przez miasto niezależnie od poszczególnych inwestycji. Czyli on na bieżąco jest aktualizowany i dane są do niego wprowadzane jako dane wyjściowe już do szczegółowych projektów i prognoz ruchu dla takich inwestycji jak nasza. Oczywiście, ubiegły rok i połowa tego roku są anomalia związane z Covidem, z problemami związanymi z komunikacją, z obostrzeniami i gdyby ta prognoza ruchu powstawała wyłącznie na podstawie pomiarów ruchu wykonywanych w terenie przez okres ostatniego półtora roku, to te dane byłyby nierzetelne, nieprawdziwe. Natomiast tutaj nie ma mowy o czymś takim, ponieważ te badania ruchu są prowadzone w sposób ciągły i taką anomalię jesteśmy w stanie wyeliminować, opracowując szczegółowy model, który jest przez nas analizowany. Oczywiście prognozy ruchu są wykonywane standardowo i to jest klasyczne i obowiązujące podejście, nie tylko w Krakowie, ale i na terenie całego kraju. To jest badanie szczytu porannego, szczytu popołudniowego, ruchu uśrednionego. W momentach w ciągu dobry to co jest obserwowane, czyli rano ruch samochodowy i pieszy do pracy i po godz. 15-16 powroty. Na pewno w tych momentach nasza inwestycja nie wyeliminuje korków. Jedyne, co możemy zrobić, to zintensyfikować prace nad rozbudową, ale w szerszym kontekście, inwestycji tego typu, gdzie spowodujemy, żeby się przesiadać z aut na środki komunikacji zbiorowej.

Anonim: Poprowadzenie linii naziemnej na skrzyżowaniach ul. Dobrego Pasterza i Bohomolca spowoduje nieodwracalny paraliż ruchu drogowego. Ul. Dobrego Pasterza jest jedyną drogą prowadzącą z Mistrzejowic, osiedla Tysiąclecia, Reduty w kierunku centrum miasta. Już w tym momencie, bez linii tramwajowej, są problemy z przepustowością.

Krzysztof Markowicz: Zakres inwestycji obejmuje budowę linii w poziomie jezdni, skrzyżowanie i przejazd będzie w sposób bezpieczny osygnalizowane i na dzisiaj nie ma tutaj przewidzianych innych rozwiązań w tym zakresie.

Pan Paweł: Kiedy zapadnie decyzja odnośnie do wyboru wariantu przebudowy ronda Barei?

Zbigniew Rapciak: Aktualnie oczekujemy, myślę, że 2-3 dni, na informację od projektanta, bo na to się zdecydowaliśmy dokładnie na wczorajszym spotkaniu i po przeanalizowaniu, czy będzie można zmieścić tam, jak chcielibyśmy bezpiecznie przejścia dla pieszych, ścieżkę rowerową, decyzja zostanie podjęta pewnie do końca przyszłego tygodnia i będziemy wiedzieć, jaki będzie ostateczny kształt tego skrzyżowania.

Anonim: Jak wygląda sytuacja z dojazdem do planowanej inwestycji Domsfera II, która ma być zlokalizowana przy ul. Krzesławickiej? Czy obszar inwestycji nie ma przypadkiem objąć niedokończonego domu jednorodzinnego przy ul. Krzesławickiej, co umożliwi deweloperowi przekierowanie ruchu z inwestycji do ul. Brzechwy przez dwie wąskie uliczki (ul. Aliny i Krzesławicką-łącznik)?

Michał Skrzypiec: W tej chwili deweloper jest w trakcie uzgadniania z ZDMK zakresu i sposobu obsługi komunikacyjnej. Ta obsługa jest również opiniowana przez IR UMK, który w sposób szczególny weryfikuje wpływ na uciążliwość tego ruchu dla mieszkańców. I w takim krótkim podsumowaniu – jako ZDMK robimy wszystko, żeby w tej chwili nie skierować tego ruchu w ul. Krzesławicką. Chcemy zachować jej wewnętrzny charakter. Ta nawrotka - z racji różnic wysokości różnych elementów - nie będzie mogła służyć do obsługi inwestycji. Natomiast deweloper, zgodnie z wydanymi warunkami, jest w trakcie uzgadniania projektu obsługi tych budynków włączając je w ul. Bohomolca. Taka dokumentacja została wstępnie do nas, jak i do projektanta, firmy Arkadis, złożona. Natomiast czekamy na pewne korekty, które muszą zostać dokonane po to, żeby móc skoordynować dwie inwestycje pod kątem technicznym, wysokościowym, sygnalizacji. My również, jak tylko te dokumenty od strony dewelopera będą uzgodnione, czy zweryfikowane przez projektanta, postaramy się nanieść to na te plany jako osobny fragment inwestycji i myślę, że państwo też będą mogli zapoznać się w jaki sposób jest to obsługa planowana.

Anonim: Czy budowa linii zmniejszy dostępność linii autobusowych dla mieszkańców Prądnika Czerwonego? Partner turecki nie jest przecież organizacją non profit i linie autobusowe będą zlikwidowane. Rozwiązanie jest korzystne dla mieszkańców Mistrzejowic, ale nie dla mieszkańców Prądnika. Utracą wiele linii bezpośrednich w różne części miasta.

Michał Skrzypiec: Na pewno musimy się liczyć jako krakowianie, że wprowadzenie linii tramwajowej spowoduje zmiany w organizacji ruchu autobusowego. Budujemy tę linię, żeby znacząca część ruchu, przede wszystkim kołowego, przeniosła się do transportu szynowego. Natomiast musimy się też liczyć z tym, że struktura, linie, kierunki linii, dojazdy zostaną zweryfikowane. Natomiast na tym etapie pracuje nad tym Zarząd Transportu Publicznego (ZTP) i efekty tej pracy ostatecznie myślę, że będą znane pod koniec dokumentacji, czy przy zakończeniu projektu.

Anonim: Czy w rejonie parkingu przy Parku Wodnym, gdzie występuje wysoka skarpa, tramwaj będzie prowadzony na obiekcie inżynierskim? Jeśli tak, to jakim?

Krzysztof Markowicz: Tam jest oczywiście skarpa, obiektem inżynierskim, jaki planujemy zrealizować, to jest mur oporowy, konstrukcja oporowa, która zabezpieczy różnice w wysokości pomiędzy terenem parkingu, a linią tramwajową. W taki sposób, aby zminimalizować zajętość tego parkingu. Nie ma takiej potrzeby i nie przewiduje się budowy obiektu typu mostowego, wiaduktu, czy innego typu konstrukcji, z wyjątkiem właśnie konstrukcji oporowej.

Rafał: Mimo przebudowanego w ramach budowy galerii Serenada skrzyżowania ul. Bohomolca i Dobrego Pasterza jest obecnie obserwowany duży ruch samochodowy, zwłaszcza w ul. Bohomolca. Wydaje się pewnym, że tramwaj, który przetnie ul. Dobrego Pasterza na wysokości Parku Wodnego oraz wyżej w ul. Bohomolca, spotęguje korki.

Krzysztof Markowicz: Skrzyżowanie w poziomie jest na dzisiaj jedynym możliwym do zastosowania, na pewno to spowoduje konieczność zabudowy w tym rejonie sygnalizacji świetlnej i sterowania ruchem, co jest przewidziane w naszej dokumentacji i oczywiście programy sygnalizacji i sterowania będą tak dobrane, żeby w sposób optymalny ten ruch tutaj pokierować.

Anonim: O ile minut wzrośnie czas przejazdu autem ul. Bohomolca i Dobrego Pasterza w dzień roboczy w godzinie szczytu (dwa przecięcia linii tramwajowej na tym samym poziomie, przystanek tramwajowy przy ul. Krzesławickiej, dodatkowo przejście dla pieszych na ul. Bohomolca)?

Krzysztof Markowicz: W tym momencie, żeby odpowiedzieć na to pytanie dosłownie, ile to będzie minut, trudno powiedzieć. Inwestycja jest tak skonstruowana, że mamy na początku prognozy ruchu, jest etap realizacji i potem jest etap inwentaryzacji po wybudowaniu, na podstawie której wprowadza się korekty, możliwości innego sposobu sterowania sygnalizacjami świetlnymi w celu upłynnienia ruchu. Dodatkowo trzeba zwrócić uwagę, że część osób, które dzisiaj poruszają się samochodami, przesiądzie się do tego tramwaju. Dlatego też go projektujemy i zostanie wybudowany. Na pewno przyzwyczajenia kierowców po oddaniu do ruchu nowego zakresu inwestycji też się zmienią, ten ruch w pewnym zakresie się zmodyfikuje, bo to jest naturalna kolej rzeczy, która następuje przy każdej tego typu inwestycji. Także tę odpowiedź końcową na pewno poznamy w skutkach w momencie oddania do użytkowania. Mogą to być minuty, na pewno to nie będzie jakiś wpływ katastrofalny i na pewno nikt nie zakłada, że nasza inwestycja ma zablokować ruch. Ma tak naprawdę służyć mieszkańcom. **Michał Skrzypiec:** Dla całej inwestycji, nie tylko dla tego obszaru, w związku z tym już nawet po samej nomenklaturze, budujemy i prowadzimy inwestycję szybkiego tramwaju. Jeżeli chodzi o programy sygnalizacji, względy ruchowe projektant szczególną uwagę ma za zadanie poświęcić tramwajowi i możliwemu skróceniu czasu dojazdu tramwaju do punktów docelowych. To znaczy, skróceniu czasu podróży pojazdem szynowym. Dlatego prowadzimy i budujemy ten tramwaj. Musimy, nie mówię o tym fragmencie, liczyć się z tym, że może to potencjalnie też wpływać na ruch innych użytkowników. Mówię tu też o rowerach, o przejściach dla pieszych, o samochodach. Natomiast chciałbym podkreślić, że priorytetem w tej inwestycji jest tramwaj.

Zbigniew Rapciak: Badania, prognozy zakładają, że tym tramwajem będzie jeździć 27 tys. osób. Z tamtego kierunku można się aktualnie wydostać tylko samochodem albo autobusem. W związku z tym, zmniejszy się obciążenie ruchu indywidualnego i autobusowego. Bardzo możliwe. Wydaje mi się, że z równie dużym prawdopodobieństwem, jak to, że zwiększą się korki i czas przejazdu się wydłuży, można przyjąć, że korki będą mniejsze i czas przejazdu się skróci. To będzie bardzo atrakcyjna linia. Badania wykazywały przed podjęciem decyzji o tym, że na rondzie Barei tramwaj będzie w drugim poziomie przepuszczony, że było to ponad 10 minut. Teraz można spokojnie dodać kolejne 2 minuty. Myślę, że przy pełnej organizacji, tj. około 15 minut będzie można szybciej dostać się z Mistrzejowic do centrum, aniżeli obecnie, komunikacją zbiorową.

Pytania uczestników, na które udzielono pisemnej odpowiedzi po spotkaniu.

- kwestie środowiskowe

Kiedy będzie wiadomo które dokładnie drzewa będą usunięte?

Czy przewidziane są przesadzenia drzew?

Dlaczego drzewa kolidujące inwestycję będą wycinane? Czy została rozważona opcja przesadzania drzew? Podobna metoda została zastosowana przy budowie linii tramwajowej na Górkę Narodową- pętla Krowdrza Górka.

Stary drzewostan, jak najbardziej można przesadzać. Metody takie były stosowane również w Krakowie. Choćby na terenie uczelni AGH przy Al. Mickiewicza.

W jakiej ilości zostaną wycięte drzewa i krzewy ze względu na inwestycję? W jakiej ilości zostaną nasadzone drzewa w miejscu projektowanych pasów zieleni np. na ulicy Meissnera?

Wykonana została inwentaryzacja przyrodnicza każdego drzewa z osobna – jest to bardzo szczegółowy i precyzyjny materiał. Każdy okaz będzie analizowany czy jego wycięcie jest niezbędne. Zieleń to element, który jest ustalany dopiero po ustaleniu geometrii projektowanego układu i szczegółowej analizie kolizji – wtedy będzie wiadomo, które z drzew można ocalić. Dokładna liczba drzew konieczna do wycinki będzie znana po otrzymaniu decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Dużo świeżo posadzonej zieleni znajduje się przy nowych zabudowaniach i tam będziemy tak postępować, aby ją przesunąć / przesadzić. Starego drzewostanu nie da się przesadzić, natomiast w przypadku młodych drzew w taki sposób będziemy postępować, aby zachować jak największą liczbę.

Czy inwestycja zakłada wycinkę dużych drzew?

Podstawowym celem tej inwestycji jest utrzymanie możliwie jak największej liczby drzew i krzewów znajdujących się w terenie, pod tym względem wszystko podlega szczegółowej analizie. Wykonana została inwentaryzacja przyrodnicza każdego drzewa z osobna – jest to bardzo szczegółowy i precyzyjny materiał. Każdy okaz będzie analizowany czy jego wycięcie jest niezbędne.

Czy na peronach tramwajowych planuje się utworzenie tzw. zielonych przystanków? Chodzi mi tutaj o nasadzenia zieleni np. w donicach itp. Czy będą to zwykłe betonowe perony takie jak są na trasie do Płaszowa czy Ruczaju, czyli z brakiem zacienienia. Warto wspomnieć, że trasa według Państwa ma stanowić zachętę dla mieszkańców. Obecnie spora ilość przystanków autobusowych na trasie planowanej inwestycji jest zacieniona. Jeżeli ona ma zniknąć, a mieszkańcy otrzymają betonowe przystanki z brakiem cienia, to jest to słaba zachęta.

Zgodnie z zapisami PFU brak jest wymagań odnośnie tzw. zielonych przystanków. Uwaga została przekazana do ZDMK, zastosowanie ww. rozwiązania pozostaje do decyzji Podmiotu Publicznego.

Czy na odcinkach wydzielonych są planowane są odcinki torowiska "zielonego"?

Zgodnie z PFU, projektowana trasa tramwajowa wykonana będzie w całości w konstrukcji torowiska zielonego z wyłączeniem tunelu pod rondem Polsadu i jego najazdów, oraz:

- węzłów rozjazdów torowych,
- pasów autobusowo – tramwajowych,
- przejazdów drogowych,
- przejazdów rowerowych,
- rejonów przystanków tramwajowych.

W ww. miejscach zastosowano inną konstrukcję torowiska (torowisko w konstrukcji prefabrykowanych płyt torowych).

Jak wygląda spełnienie aspektów akustycznych dla planowanej linii tramwajowej? Jako mieszkaniec okolic ul. Bohomolca interesuje mnie głównie torowisko prowadzone wzdłuż Bohomolca (wzdłuż obecnego "boiska piłkarskiego" - czy będzie to tzw. torowisko zielone? Oraz jak wygląda kwestia przecięcia ulicy Bohomolca - czy będą zastosowane jakieś rozwiązania (użyj tu generalnego określenia - wyciszające?)

Dokumentacja projektanta uwzględnia wymogi decyzji środowiskowej. Zgodnie z obowiązującymi przepisami inwestor – zanim zlecił projekt, który obecnie jest w trakcie realizacji – uzyskał taką decyzję. Generalnie im zabudowa mieszkaniowa bliżej projektowanej inwestycji, tym większe prawdopodobieństwo zabudowy ekranami. Linia prowadzenia ekranów jest indywidualnie dostosowana do możliwości terenowych oraz komfortu mieszkańców. Obecna wersja projektu nie jest ukończona, przyjmowane są uwagi mieszkańców, trwa opiniowanie projektu przez wszystkie spółki miejskie i instytucje odpowiedzialne za weryfikację dokumentacji, gestorów sieci czy organy strzegące względów środowiskowych. Projektant jest zobowiązany do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, a konkretnie gotowych już rozwiązań ujętych w projekcie budowlanym (odpowiedź nt. torowiska zielonego w poprzednim pytaniu).

Przecięcie jezdni ul. Bohomolca będzie wykonane w technologii szyny pływającej, mającej na celu znaczącą redukcję drgań, a przez to i hałasu powodowanego przez ruch pojazdów szynowych.

Dodatkowo przed łukami zlokalizowane zostaną smarownice torowe, zapobiegające wszelkim zgrzytom i piskom wywołanym tarciem kół taboru o szyny.

Dlaczego projektują Państwo ekrany akustyczne przy parkingu marketu budowlanego, przy parkingu i zieleńcu obok skrzyżowania Meissnera i Chałupnika? Plan miejscowy zabrania tam budowy budynków mieszkalnych.

W ramach decyzji środowiskowej przewidziano cały szereg ekranów akustycznych, uwzględnionych w projekcie kolorem różowym. Znajdują się one w różnych miejscach na całej długości linii tramwajowej. Obecna wersja projektu nie jest ukończona, przyjmowane są uwagi mieszkańców, trwa opiniowanie projektu przez wszystkie spółki miejskie i instytucje odpowiedzialne za weryfikację dokumentacji, gestorów sieci czy organy strzegące względów środowiskowych. Projektant jest zobowiązany do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, a konkretnie gotowych już rozwiązań ujętych w projekcie budowlanym. Sztywne zapisy z decyzji środowiskowej mogą wprawdzie ulec zmianom, ze względu na wprowadzone korekty (choćby obniżenie przebiegu tramwaju w rejonie ronda Młyńskiego, które to pod względem akustycznym działa na korzyść sąsiednich terenów).

Czy planowane są ekrany akustyczne czy innego rodzaju zabezpieczenie przed hałasem wzdłuż ulicy Jancarza a zwłaszcza na łuku pomiędzy ul. Kurzei a ul. Marchołta?

W ramach projektu istniejący ekran po stronie zachodniej od ul. Reduta do ul. Kurzei nie jest przewidziany do przebudowy. Zgodnie z decyzją DUŚ należy zastosować w konstrukcji torowiska warstwę

wibroizolacyjną w postaci mat wibroizolacyjnych lub inną technologię tłumienia drgań dającą taki sam lub lepszy efekt. Po wybudowaniu inwestycji zostanie wykonana analiza porealizacyjna, sprawdzająca skuteczność zabezpieczeń akustycznych.

Czy ekrany akustyczne będą obsadzone zielenią?

Zgodnie z dokumentacją przetargową (PFU pkt. 4.10.24 Ekrany akustyczne) wykonanie nasadzeń pnączy, przy zaprojektowaniu paneli typu pełnego, pozostaje do decyzji Podmiotu Publicznego. Opracowanie zostanie w późniejszym etapie projektu uzgodnione z Zarządem Zieleni Miejskiej.

Jakiej wysokości ekrany akustyczne są planowane wzdłuż ul. Meissnera w okolicach skrzyżowania z ul. Ugorek? Czy aby chronić pierwsze bloki przy ul. Włodkowica i Ugorek ekrany nie powinny być delikatnie wpuszczone dodatkowo w ciąg ul. Ugorek?

Zgodnie z DUŚ na wysokości ww. budynków należy usunąć (adresy konieczne do zabezpieczenia: ul. Włodkowica 1 i 2, oraz ul. Janickiego 1) należy zaprojektować ekrany o wysokość 6 m. Projektant jest zobowiązany do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, z której będzie wynikało czy np. wysokość ekranów akustycznych koniecznych do wykonania z DUŚ jest wystarczająca.

Co w przypadku, jeśli mieszkańcy ul. Dobrego Pasterza nie wyrażą zgody na ekrany akustyczne?

Kolejne pytanie, które luźno jest związane z dzisiejszym planem. Tramwaj do Mistrzejowic ma być jeszcze wydłużony w innym odcinku. Od pętli os. Piastów do granicy z Batowicami przy torach kolejowych. Ścisła zabudowa grozi, że tramwaj ma być puszczony między Urzędem Skarbowym Nowa Huta a blokami mieszkalnymi po drugiej stronie. A jaki sposób mieszkańcy zostaną zabezpieczeni przed hałasem generowanym przez tramwaj?

Projekt nie zakłada zmiany istniejącej jezdni ani geometrii układu drogowego w rejonie ul. Dobrego Pasterza, dobudowywana jest linia tramwajowa po jego południowej stronie. Projektant jest w trakcie analiz, jak budowa linii tramwajowej wpływa na sąsiadującą zabudowę oraz czy ekrany akustyczne są konieczne do wykonania.

Odpowiedź na drugą część pytania: opisane wydłużenie jest poza zakresem realizowanej inwestycji.

· kwestie miejskiego planu zagospodarowania przestrzennego

Dlaczego nie stosują się Państwo do wymogów planu miejscowego który wymaga ochrony szpalerów drzew na ulicy Meissnera.

Na wskazanym ww. odcinku ul. Meissnera są drzewa, które nie kolidują z inwestycją i takie okazy zostaną utrzymane. Są jednak miejsca, gdzie rozsuniecie układu drogowego w celu poprowadzenia linii tramwajowej wymaga korekt i wycinki. Zieleń to element, który jest ustalany dopiero po ustaleniu geometrii projektowanego układu i szczegółowej analizie kolizji – wtedy będzie wiadomo, które z drzew można ocalić. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, art. 11 i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Wniosek o wydanie decyzji ZRID zawierający w szczególności mapę przedstawiającą proponowany przebieg drogi oraz analizę powiązania drogi z innymi drogami publicznymi akceptuje i składa właściwy zarządca drogi.

Który z MPZP określa szerokość jezdni na Meissnera i Młyńskiej na 3,5m?

Obecnie obowiązuje tu miejscowy plan zagospodarowania przestrzeni Ugorek – Fiołkowa. MPZP nie określa parametrów danej drogi, a jedynie ich klasę. Konkretnie parametry definiują przepisy szczegółowe. Zgodnie z MPZP – ul. Meissnera i ul. Młyńska to drogi klasy zbiorczej KDZT.2 – 2x2 z planowanym torowiskiem tramwajowy w pasie dzielącym jezdnie.

Dlaczego nie stosują się Państwo do wymogów studium miasta Krakowa i przewidują całkowite podporządkowanie ulicy Młyńskiej funkcji komunikacyjnej choć studium zakłada tam projektowanie ulicy o charakterze głównej ulicy miejskiej.

Wszystkie ulice w mieście mają charakter komunikacyjny – są to drogi klasy zbiorczej (podporządkowane komunikacji zbiorowej). Ich szczególną funkcją jest komunikowanie danego obszaru. Budowa linii do Mistrzejowic – a właściwie jej projektowanie odbywa się zgodnie z MPZP i wytycznymi do projektu.

Podstawą polityki transportowej miasta jest komunikacja zbiorowa – stąd budowa nowej linii tramwajowej jest jak najbardziej z nią zgodna.

W tym co mówią panowie z ZDMK w sprawie dwóch pasów ruchu na ul. Meissnera jest pewną sprzecznością. Skoro Miejski Inżynier Ruchu zmienił organizację ruchu zawężając do jednego pasa to w świetle Panów słów było niezgodne z "prawem" czyli miejscowym planem zagospodarowania. Czyli co, ZDMK przepisy obowiązują, a Miejskiego Inżyniera już nie?

IR UMK wprowadzając zmiany na ul. Meissnera kierował się wytycznymi z audytu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Głównym celem był poprawa bezpieczeństwa do czasu zakończenia inwestycji związanej z budową linii do Mistrzejowic.

ZDMK ma świadomość obecnej organizacji ruchu na ul. Meissnera czyli wprowadzenia ograniczenia do jednego pasa ruchu, natomiast trzeba brać pod uwagę strukturę miasta, plany studyjne, miejscowe zagospodarowanie, które jasno określają funkcję tej ulicy. W duchu wymogów ruchowych, zagospodarowania terenów, obsługi komunikacyjnej tego rejonu, zostanie utrzymany układ 2x2 pasy ruchu. Kwestie związane z organizacją ruchu zostaną ustalone z IR UMK.

kwestie ruchu na ul. Dobrego Pasterza i Bohomolca

- **Kto i kiedy przeprowadzał badania natężenia ruchu? Przecięcie ul. Dobrego Pasterza przez tramwaj spotęguje już i tak wielkie korki w tym rejonie. Czy jest rozważany wariant prowadzenia tramwaju na tym odcinku w tunelu aż do wyprowadzenia go w ul. Bohomolca?**

Badania natężenie ruchu zostały wykonane w ramach przygotowania koncepcji dla zadania związanego z budową linii do Mistrzejowic. Obecnie wykonawca inwestycji ma zaktualizować te badania.

Nie jest rozważany wariant w tunelu na wskazanym odcinku.

- **Czy ktoś rozważał jak przy obecnej koncepcji budowy linii tramwajowej zostanie utrudniony wręcz zablokowany ruch na ulicy Dobrego Pasterza i Bohomolca?**

- **Co z przecięciem ulic Bohomolca i Dobrego Pasterza? Dlaczego muszą one być na jednym poziomie? Jak to wpłynie na ruch samochodowy?**

- **Czy przecięcie przez torowisko ulicy Bohomolca nie spowoduje sparaliżowania ruchu i tak mocno obciążonej ulicy Bohomolca, która przyjmuje większy ruch niż chyba było pierwotnie zakładano? Dodając przejścia dla pieszych, dodatkowe sygnalizatory ruch ta ulica może wyglądać delikatnie mówiąc kiepsko.**

- **O ile się pogorszy komunikacja samochodowa na ul. Dobrego Pasterza w związku z kolizją z tramwajem, tym bardziej że jak przeczytałem częstotliwość tramwajów ma wynosi 90"?**

- **Czy przecięcie torowiskiem ulicy Bohomolca nie spowoduje sprawowania ruchu i tak mocno obciążonej ulicy, która przyjmuje większy ruch niż chyba było pierwotnie zakładano? Dodając przejścia dla pieszych, dodatkowe sygnalizatory ruch ta ulica może całkowicie sparaliżować okolice. Czy nie rozważany**

był w tym miejscu podziemny odcinek (teren w ok. ul. Bohomolca jest wyraźnym wzniesieniem co wydaje się sporym ułatwieniem w puszczeniu odcinka pod ziemią, zamiast przecinać ul. Bohomolca)

- **Nie przewidują Państwo zakorkowania się ulicy Dobrego Pasterza? Model, o którym mówicie nie pokazuje takiego niebezpieczeństwa?**

- **Mimo przebudowanego w ramach budowy galerii Serenada skrzyżowania ul. Bohomolca i Dobrego Pasterza jest obecnie obserwowany duży ruch samochodowy zwłaszcza w ul. Bohomolca. Wydaje się być pewnym, że tramwaj, który przetnie ul. Dobrego Pasterza na wysokości Parku Wodnego oraz wyżej w ul. Bohomolca spotęguje korki. Zakładam, że będzie w tym miejscu sygnalizacja, która da priorytet tramwajowi co na pewno spowoduje dodatkowe korki.**

- **Czy były prowadzone badania jak przecięcie linii tramwajowej z ulicą Dobrego Pasterza i ulicą Bohomolca wpłynie na ruch samochodowy w tym regionie w godzinach szczytu? Czy przy tak dużej liczbie tramwajów przejeżdżających w ciągu godziny nie dojdzie do sparaliżowania ruchu na tych ulicach?**

Podstawą polityki transportowej miasta jest rozwój komunikacji zbiorowej. Wszelkie kwestie związane z organizacją ruchu wykonawca będzie konsultował z Wydziałem Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK.

Linia budowana jest po to, by znaczna część ruchu kołowego przeniosła się do transportu szynowego. Docelowo tramwaj będzie przewoził ok. 2,7 tys. osób na godzinę. Struktura ruchu powinna się zmienić.

Dlaczego przy okazji budowy linii tramwajowej nie jest przewidziana przebudowa skrzyżowania z ul. Reduta? Już teraz ruch w tym rejonie jest bardzo utrudniony.

Realizowana inwestycja dotyczy budowy linii tramwajowej do Mistrzejowic i przystosowanie do jej przebiegu układu drogowego.

Skrzyżowanie z ul. Reduta nie ma wpływu na nową linię – ZDMK zawnioskuje do budżetu na rok 2022 o zadanie związane z przebudową skrzyżowania, byłoby to osobne zadanie inwestycyjne.

Czy przy okazji budowy linii jest szansa na ograniczenie ruchu na ulicy Reduta? Ulica jest drogą klasy D a obecnie pełni funkcję "tranzytową" mieszkańcy obawiają się, że podczas tej budowy cały ruch będzie kierowany przez ul. Reduta. Już teraz na tej ulicy jest bardzo niebezpiecznie.

Linia budowana jest po to, by znaczna część ruchu kołowego przeniosła się do transportu szynowego. Docelowo tramwaj będzie przewoził ok. 2,7 tys. osób na godzinę. Struktura ruchu powinna się zmienić.

Na tym etapie nie znamy organizacji ruchu na czas budowy linii – trwają ustalenia.

Czy sprawdzali Państwo jak niebezpieczne jest przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu Książna z Bohomolca (wzniesienie), że chcecie tam wstawić jeszcze przystanek tramwajowy po drugiej stronie mocno zabudowanego osiedla Oświecenia. Dlaczego ten przystanek nie może być 40 metrów dalej, po stronie wschodniej (od strony osiedla Oświecenia).

Analizy związane z lokalizacją tego przystanku zostały przeprowadzone przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie. W opracowaniu wzięto pod uwagę zapotrzebowanie mieszkańców oraz ich bezpieczeństwo.

Czy jest przewidywane przesunięcie przystanku autobusowego na ul. Bohomolca w stronę Marchołta w celu doprowadzenia drogi wyjazdowej na ul. Bohomolca?

Nie, nie przewiduje się takiego rozwiązania.

Dlaczego zrezygnowaliście Państwo z przystanku tramwajowego przy skrzyżowaniu Marchołta z Bohomolca a wciskacie przystanek przy niebezpiecznym, zakorkowanym skrzyżowaniu Książna z Bohomolcem

Lokalizacja przystanków została przeanalizowana przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.

Przejazd przy skrzyżowaniu Książna z Bohomolca jest bardzo niebezpieczny. Proszę sprawdzić do ilu wypadków doszło w ostatnich latach, na tym skrzyżowaniu z udziałem pieszych i rowerzystów!

Przedmiotowe miejsce zostało przeanalizowane pod kątem bezpieczeństwa na audycie rowerowym. Liczbę wypadków sprawdzimy.

- **Którędy będzie realizowany wyjazd z nieruchomości wielorodzinnej przy ulicy Bohomolca (działka MW.21)?**
- **Którędy mieszkańcy Domsfera 2 przy ul. Bohomolca będą mieć dojazd do bloków?**
- **Którędy będzie przebiegał wyjazd z nieruchomości wielorodzinnych przy Bohomolca MW.21? Czy będzie bezpośredni wyjazd na ul. Bohomolca?**
- **Prowadzenie tramwaju ul. Krzesławicka i zablokowanie połączenia tej ulicy z ulicą Dobrego Pasterza skieruje strumień ruchu na obszary zabudowy jednorodzinnej - plany przejazdu ul. Aliny, skierowanie ruchu na ulicę Brzechwy, które to ulice nie są dostosowane do funkcji tranzytowych dlaczego wyjazd**

z dużych inwestycji mieszkaniowych przy ulicy Krzesławickiej obszar MW 21 MW 22 nie może być do ulicy Bohomolca?

Wyjazd z tych obszarów nie będzie odbywał się ul. Krzesławicką. Ulica pozostanie bez przejazdu, z wyjątkiem pieszych i rowerzystów. Wjazd do działki MW.21 (Dmosfera II) będzie zlokalizowany na wysokości przystanku tramwajowego w ul. Bohomolca.

Jeśli wyjazd z działki MW.21 ma być realizowany w ulicę Marcholta, powinien być tam też teren do zawracania (20m*20m) - podobny do tego na ulicy Krzesławickiej. Nie ma tam na to miejsca. Gdzie dokładnie będzie poprowadzony wjazd/wyjazd z działki MW.21?

Jest to teren prywatny. Deweloper jest w trakcie ustalania zakresu i sposobu obsługi komunikacyjnej, które podlegają ocenie IR UMK, który w sposób szczególny analizuje uciążliwość tego ruchu dla mieszkańców. ZDMK robi wszystko, by nie skierować tego ruchu w ul. Krzesławicką, by zachować jej wewnętrzny charakter. Nawrotka – z racji różnicy poziomów i innych uwarunkowań – nie będzie mogła służyć do obsługi inwestycji. Deweloper jest w trakcie uzgadniania projektu obsługi tych budynków, włączając je w ul. Bohomolca. Dokumentacja została złożona, czeka na korekty, które muszą zostać dokonane w celu koordynacji inwestycji pod kątem technicznym, sygnalizacji. Jak tylko dokumenty od dewelopera będą uzgodnione i zweryfikowane przez projektanta linii tramwajowej, ZDMK postara się nanieść to na plany jako osobny fragment inwestycji, mieszkańcy będą mieli do wglądu.

• **Czy rozważane było aby tramwaj puścić również na poziomie -1 w rejonie ulicy Krzesławickiej i nie przecinać naziemnej linii tramwajowej oraz ulicy Dobrego Pasterza i ulicy Bohomolca? 3) Rysunek poglądowy dostępny tutaj: <https://pasteboard.co/Kjwn5zY.png>.**

• **Czy rozważana jest budowa linii tramwajowej podziemnej w rejonie od Dobrego Pasterza do Bohomolca?**

• **Proszę o rozważenie podziemnej linii tramwajowej na odcinku Dobrego Pasterza Bohomolca.**

• **Nie rozumiem dlaczego nie rozważa się podziemnej linii tramwajowej na odcinku Dobrego Pasterza, Krzesławicką, do Bohomolca skoro tu jest bardzo ciasno i już bardzo niebezpiecznie?**

Nie jest rozważany wariant w tunelu na wskazanym odcinku.

Kto podpisał się pod koncepcją budowy linii tramwajowej wciśniętej na siłę na ul Bohomolca, Krzesławickiej i Dobrego Pasterza?

Koncepcja została opracowana przez uprawnione biuro projektowe.

Kto zaopiniował taką koncepcję, która utrudni w tak znaczący sposób ruch na Dobrego Pasterza i Bohomolca, dlaczego nie rozważa się w tym miejscu podziemnej linii tramwajowej?

Koncepcja została opracowana przez uprawnione biuro projektowe. Następnie poddana została konsultacjom społecznym. W dalszej kolejności została zatwierdzona przez stosowne organy.

Zarząd Dróg i władze miasta muszą też wziąć pod uwagę dobro mieszkańców, obecna propozycja na zawsze utrudni ruch przy wyjeździe na Dobrego Pasterza i Bohomolca. Już obecnie tam jest bardzo niebezpieczne. Cały czas miasto zezwala na nowe bloki i równocześnie budując, a raczej wciskając tramwaj naziemny.

Wszystkie zmiany jakie obecnie mają miejsce w tym rejonie są oparta na uchwalonym MPZP. Był on poddawany konsultacjom społecznym.

Czy porównywali Państwo przepustowość ruchu przy skrzyżowaniu obok galerii Serenada, CH Krokus, Multikino, Park Wodny i sąsiedztwie bloków a przy rondzie Młyńskim?

Tak, analizy ruchu zostały wykonane.

Czy projektant lub osoby akceptujące obecną koncepcję byli fizycznie w rejonie Dobrego Pasterza, Krzesławickiej, Bohomolca bo tam naziemna linia tramwajowa tragicznie obniży funkcjonowanie i życie mieszkańców. Już jest ciasno i drogi są zakorkowane

Tak, wizja w terenie jest elementem pracy projektowej.

Co stoi na przeszkodzie, aby poszerzyć obszar projektu o poprowadzenie zjazdu z estakady ul. Jurczaka na Bora Komorowskiego, dzięki czemu wzmożony ruch z ul. Bohomolca zostałby rozładowany?

To rozwiązanie jest poza zakresem decyzji środowiskowej.

Na Dobrego Pasterza też były odwierty w sprawie premetra , tu też miasto zaoszczędzi docelowo jeżeli przy budowie tej linii tramwajowej tramwaj będzie pod ziemią na odcinku Dobrego Pasterza-Bohomolca

Badania, które zostały zlecone dla studium premetra są wykorzystywane przy inwestycji związanej z budową linii do Mistrzejowic.

· kwestie związane z prowadzeniem robót

Jak będzie wyglądało zarządzanie ruchem przy skrzyżowaniu bohomolca i kniaźnina podczas budowy linii tramwajowej?

Obecnie przygotowywane są projekty tymczasowej organizacji ruchu, których założeniem jest minimalizacja utrudnień dla uczestników ruchu drogowego przy jednoczesnej możliwości wykonania robót. Ze względu na charakter liniowy budowy, koncepcja fazowania musi obejmować całość odcinka. W tym konkretnym miejscu ze względu na zakres zasadniczych prac drogowo-torowych niezbędne będzie czasowe zamknięcie wlotu ul. Kniaźnina oraz wprowadzenie ograniczeń w ruchu na ul. Bohomolca. Ostateczne projekty tymczasowej organizacji ruchu w zakresie tego odcinka zostaną wykonane i przedstawione do IR UMK po zakończeniu fazy uzgodnień i projektów branżowych (m.in. sieci elektroenergetyczne).

Czy podczas prowadzenia inwestycji planuje się utworzenie buspasów (na czas trwania budowy)? Tak żeby autobusy nie utknęły w korkach, które bez wątpienia będą spore. Proszę pamiętać, że przez ulice Młyńską czy Dobrego Pasterza przebiega trasa kilkudziesięciu tras linii autobusowych, które obsługują prawie wszystkie rejony Krakowa.

Wprowadzenie tego typu rozwiązań zależy jest wielu czynników, w tym możliwości terenowych - szerokość przekroju poprzecznego ulicy. Decyzje w takiej sprawie podejmowane są w trakcie uzgodnień projektów tymczasowej organizacji ruchu, ale podobne rozwiązanie może również zostać wprowadzone po wprowadzeniu konkretnego etapu inwestycji w wyniku weryfikacji sytuacji ruchowej.

Czy w celu maksymalnego skrócenia czasu realizacji inwestycji planowane jest prowadzenie prac również w godzinach wieczornych/nocnych?

Roboty budowlane będą prowadzone zasadniczo od godz. 6:00 do 22:00. Praca w nocy wiąże się ze znacznymi uciążliwościami dla mieszkańców sąsiadujących zabudowań, jednak w uzasadnionych przypadkach prace będą również prowadzone w godzinach nocnych.

· kwestie organizacji komunikacji miejskiej po oddaniu inwestycji

Czy wiadomo o ile zmniejszy się liczba linii autobusowych pokrywających się z nową linią tramwajową? Ile linii autobusowych zostanie zlikwidowanych na ul. Dobrego Pasterza?

Decyzje w tej sprawie podejmie jednostka odpowiedzialna za komunikację miejską – Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.

Czy wskazane przez pana Rapciaka 40 składów tramwajowych dotyczy obu kierunków czy jednego kierunku ruchu? Pytam pod kątem tego co mówicie Państwo o wyprowadzeniu rozwiązań pod szybki tramwaj (metro) na rondzie młyńskim. Czy infrastruktura szczególnie w rejonie ul. Dobrego Pasterza wytrzyma dodatkowe składy tramwajowe?

40 składów tramwajowych dotyczy jednego kierunku. Liczba ta oczywiście uwzględnia pojazdy przyszłego premetra.

Jaki będzie czas przejazdu Szybkim Tramwajem z pętli Mistrzejowice do centrum?

Czas przejazdu z Mistrzejowic do centrum wyniesie ok. 19 minut.

Jaki jest koszt zakupu i obsługi taboru tramwajowego vs. koszt zakupu autobusów elektrycznych?

Nie dysponujemy danymi do przeprowadzenia takiej analizy – kompetencje Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie i Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Krakowie.

· pozostałe kwestie

Czy nagranie z dzisiejszych konsultacji zostanie będzie dostępne online, np. link zostanie umieszczony na stronie <https://tramwajdomistrzejowic.pl/>

Nagranie zostało umieszczone na stronie www.tramwajdomistrzejowic.pl. Pojawiło się również na kanale YouTube Zarządu Dróg Miasta Krakowa.

Dlaczego przystanki mają być na poziomie -1, a nawet -2? Co z osobami starszymi, z niepełnosprawnościami, rodzicami z wózkami?

Czemu mają służyć poziomy -1 i -2 przy rondzie Polsadu?

Projekt ronda, pod którym projektowany jest tramwaj, przewiduje skomunikowanie poprzez 4 klatki schodowe ze schodami, schodami ruchomymi i windami umożliwiając w ten sposób poruszanie się osób starszych, z niepełnosprawnościami, rodziców z wózkami. Pasażer może więc udać się z przystanku podziemnego w dowolnym kierunku, bez konieczności przechodzenia przez istniejące przejścia dla pieszych. Tramwaj wraz z przystankami podziemnymi zaprojektowano na poziomie -2.

Dlaczego lokalizacja stacji trakcyjnej została przeniesiona przy skrzyżowaniu Marchołta-Bohomolca gdzie teren jest mocno zadrzewiony. Wcześniej ta stacja miała być w sąsiedztwie inwestycji Domosfera I (teren otwarty).

Podstacja trakcyjna (PT) jest nieodłącznym elementem linii tramwajowej stanowiącej jej jedyne zasilanie. Lokalizacja podstacji jest determinowana wieloma względami np. takimi jak długość kabli zasilaczy trakcyjnych. Biorąc pod uwagę powyższe względy podstacja trakcyjna powinna być zlokalizowana w okolicach środka trasy linii tramwajowej zasilanej przez daną podstację. Wskazana lokalizacja jest takim miejscem. Jednocześnie podstacja powinna znajdować się w bezpośredniej bliskości linii tramwajowej (torowiska) by ograniczyć spadki napięcia między podstacją a linią tramwajową. W dalszym ciągu trwają rozmowy o obszarach zasilania więc lokalizacja PT przy ul. Marchołta również może ulec zmianie.

Dodatkowo z uwagi na hałas wentylacji, który jest nieodłącznym elementem PT, zaproponowano odsunięcie lokalizacji spod bloku przy ul. Domsfera I.

Jak będzie wyglądało rozwiązanie przy ulicy Załuskich, czy ta ulica będzie miała możliwość wyjazdu jak obecnie do ulicy Jancarza?

Tak, ul. Załuskich będzie miała dostęp do ul. Jancarza, jak w stanie istniejącym, z jedyną zmianą, przejazd będzie się odbywał przez tory tramwajowe.

W jaki sposób będzie rozwiązane posadowienie nowej pętli Mistrzejowice z uwagi na obecne spore różnice w terenie na odcinku dojazdowym do starej pętli, ul. Załuskich i za ulicą wzdłuż ul. Jancarza?

Projektant zaprojektował linię tramwajową zgodnie z obowiązującymi normami oraz przyjął odpowiednie spadki podłużne, które umożliwiły lokalizację pętli w ww. miejscu.

Dlaczego nie da się dojechać planowaną linią do ulicy Grzegórzeckiej?

Zgodnie z programem funkcjonalno-użytkowym przebieg od ul. Meissnera do ul. Grzegórzeckiej, jest poza zakresem realizowanej inwestycji. Ponadto zgodnie z aktualnie dostępnymi lokalizacjami sieci tramwajowej w Krakowie, odcinek od ul. Grzegórzeckiej do ul. Meissnera posiada linię tramwajową.

Czy zostanie zachowany fragment muru dawnych koszar Landwehry, jako tzw. świadek historii, przy ul. Dobrego Pasterza w pobliżu istniejącej stacji trafo?

Zgodnie z informacją uzyskaną z Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków UMK (pismo z dnia 14.04.2021 4.) koszary piechoty, budynek związany z Twierdzą Kraków, nie występuje w kolizji z planowaną inwestycją (budynek nie istnieje).

Dlaczego prognozy ruchu były robione tylko w marcu i w lipcu? Marzec - pandemia, lipiec - wakacje. Takie pomiary i analizy nie uwzględniają faktycznego natężenia ruchu.

Badania ruchu – Krakowski Model Ruchu – jest na bieżąco aktualizowany, a pochodzące z niego dane są wprowadzane jako dane wyjściowe do szczegółowych projektów i prognoz ruchu, takich jak KST IV. Rok ubiegły i bieżący obfituje w anomalie związane z Covid-19 i wynikającymi z niego obostrzeniami, co przejawia się także w komunikacji i gdyby prognoza powstawała wyłącznie na podstawie badań terenowych prowadzonych przez ostatnie 1,5 roku, to dane byłyby nierzetelne. Takiego ryzyka jednak nie ma, bo badania w mieście prowadzone są w trybie ciągłym i możliwa jest eliminacja anomalii w szczegółowym modelu analizowanym przez projektanta. Oczywiście pomiary są standardowo wykonywane w szczycie porannym i popołudniowym, w których ruch jest większy i inwestycja tych korków nie wyeliminuje. Jedynym rozwiązaniem jest zaplanowanie inwestycji w mieście w szerszym wymiarze, aby przyczyniły się one do przesiadki z samochodu na transport zbiorowy.

zy projektanci wzięli pod uwagę, że w przyszłości na odcinku Park Wodny – rondo Młyńskie będą poruszać się składy premetra o długości sięgającej 60 metrów? Czy projektowane przystanki (a zwłaszcza podziemne!) będą w stanie pomieścić składy tramwajowe?

Zadaniem projektanta będzie analiza prognoz ruchu dla premetra, która jest przygotowywana przez miasto i ich weryfikacja pod kątem inwestycji związanej z budową linii do Mistrzejowic. Pozwoli ona wykazać czy długość peronów będzie wystarczająca.

Mam pytanie czy na łuku w ulicy Bohomolca na wysokości pomiędzy ulicami Marchołta i Kurzei jaki będzie promień łuku toru, jakiego typu szyny tam będą zastosowane (kolejowe czy rowkowe) i czy są planowane smarownice na tych łukach?

Projektant zaprojektował maksymalny promień łuku możliwy w tej lokalizacji, o wartości 50 m. Zaprojektowano szyny tramwajowe (rowkowe) oraz dodatkowo przed łukami zlokalizowane zostaną smarownice torowe, zapobiegające wszelkim zgrzytom i piskom wywołanym tarciem kół taboru o szyny. Zgodnie z PFU zaprojektowano smarownice na wszystkich łukach mniejszych niż 150 m.

Dlaczego w ramach budowy linii tramwajowej nie planuje się budowy żadnego parkingu

Miasto buduje miejsca postojowe oraz parkingi w ramach osobnych zadań inwestycyjnych: Programu budowy miejsc postojowych i Programu budowy parkingów P&R.

Dlaczego nie są zaprojektowane nowe miejsca parkingowe przy ulicy Bohomolca skoro zostaje usuniętych około 20 miejsc postojowych przy inwestycji Domosfera 1 oraz usunięte zostanie dzięki parking przy ulicy Krzesławickiej (około 50 pojazdów)?

Głównym celem inwestycji jest budowa linii tramwajowej. Infrastruktura towarzysząca jest dostosowywana do jej przebiegu.

Dlaczego decyzja dotycząca przebiegu linii tramwajowej została podjęta na konsultacjach w 2015 roku, w których brało udział tylko 160 osób?

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami. Nie mamy wpływu na liczbę osób, które wzięły udział w spotkaniach, spotkania były otwarte.

Informacja o uzyskanej decyzji środowiskowej również podana została do publicznej wiadomości.

Dlaczego nikt do tej pory nie konsultował się z mieszkańcami, bo powoływanie się na konsultacje z roku 2015 jest absurdalne skoro wtedy nie było bloków wzdłuż ulicy Dobrego i Bohomolca

MPZP Prądnik Czerwony Wschód obowiązuje od 2018 r. (w październiku 2014 r. przystąpiono do prac nad planem). Inwestycja związana z budową linii jest zgodna z jego zapisami.

c) Spotkanie moderowane stacjonarne (w dn. 09.09.21) – transkrypcja z nagrania (część wypowiedzi nie zostało odnotowanych na nagraniu z uwagi na niewłaściwe posługiwanie się mikrofonem przez uczestników).

Eksperci:

- Zbigniew Rapciak – dyrektor projektu, Zarząd Dróg Miasta Krakowa
- Paweł Motyka – zastępca dyrektora kontraktu, Gülermak
- Michał Skrzypiec – kierownik Działu Przygotowania Inwestycji, Zarząd Dróg Miasta Krakowa
- Krzysztof Markowicz – główny projektant, Arcadis

Jaki jest termin realizacji projektu?

Paweł Motyka: Planujemy rozpocząć realizację, już stricte roboty budowlane, wiosną przyszłego roku.

Jaki jest termin zakończenia realizacji projektu?

Paweł Motyka: W 2024 roku.

Co z kolektorem, w którym płynie Młynówka?

Krzysztof Markowicz: Kolektor, który w tym miejscu się znajduje, jest przewidziany do przełożenia. Początek jego przebudowy znajduje się dokładnie z tym miejscem, przy projektowanej klatce schodowej z windami. Przebiega z tego kierunku, czyli pod ul. Bora-Komorowskiego, pod estakadą. Przechodzi z północy na południe i takim delikatnym skosem wchodzi w pas rozdziału. Korekta jego przebiegu polega na tym, że od tego miejsca, dokładnie w tym narożniku, będzie złamany. Czyli zamiast przechodzić pod jezdnię, będzie lekko złamany i prowadzony dokładnie tą trasą tak, aby ominąć zagłębienie na poziom -7-8 m, bo tutaj jesteśmy głębiej, żeby wjechać całkowicie pod ziemię.

Rozumiem, że tramwaj ominie, ale mnie interesuje, jak ominie blok?

Krzysztof Markowicz: Ominie. Tutaj jest dużo miejsca, nie ma z tym problemu. Szerokość budynku – to jest dach budynku, czyli odkładając dokładnie w prawą stronę mamy co najmniej półtora tej szerokości, a tak jak powiedziałem, ten kolektor będzie przytulony tutaj jak najszybciej wzdłuż krawędzi jezdni i później wzdłuż ścian oporowych, i konstrukcji tunelu, którym będzie jeździł tramwaj. Tu nie ma obaw, korekta nie jest duża, ona musi zostać wykonana, żeby uwolnić w teren pod poniżej biegnący tunel.

Jeszcze mnie interesuje zaznaczony przystanek. Jakiej szerokości to jest, jeżeli ma być winda, schody ruchome i parę innych rzeczy.

Krzysztof Markowicz: To co jest tutaj chyba najbardziej interesujące – przystanki tramwajowe są zlokalizowane na poziomie -1, czyli pod ziemią. Dokładnie w tym miejscu, po obu stronach istniejącej linii tramwajowej. I teraz wysiadający, bądź też osoba, która będzie chciała wsiąść do tramwaju w tej lokalizacji ma do wyboru w zależności, z której strony tarczy ronda Polsadu mieszka tak: jedna klatka schodowa, będzie wyposażona w windę, będzie wyposażona w schody ruchome i wyposażona w zwykłe schody. Tutaj to jest obrys klatki schodowej, tu będą schody ruchome i schody standardowe. To jest około 7 m na 12 m. I w tym miejscu jest winda, czyli szyb windy, żeby niepełnosprawni mogli zjechać na ten poziom -1. Po jednej stronie mamy taki zestaw, po drugiej stronie ul. Młyńskiej. Po jednej stronie ul. Lublańskiej i po drugiej stronie ul. Lublańskiej. Wszystkie te cztery klatki schodowe są połączone ciągiem komunikacyjnym pod ziemią, czyli wysiadając z dowolnego kierunku linii tramwajowej z północy czy z południa, można się

przemieścić i wyjść każdym z tych czterech miejsc bez konieczności wychodzenia na tarcze ronda i bez konieczności przechodzenia przez ten cały ciąg przejść dla pieszych, który dzisiaj funkcjonuje.

Mam do Państwa pytanie odnośnie samego skrzyżowania ul. Lema i Jana Pawła II. W tym momencie jest to ważny ciąg komunikacyjny tramwajowy z Krakowa do Nowej Huty. Nowa linia tramwajowa prognozuje tutaj częstotliwość kursowania tramwajów aż co 90 sekund. Tylko tak, na tym ważnym skrzyżowaniu nie widzę lewoskrętu od strony ronda Mogińskiego, żeby można skrócić w lewo. Chodzi tutaj o dodatkowy tor tramwajowy tak, żeby nie blokowały tramwaje jazdy na wprost. Nie ma tego toru, to czy nie spowoduje to dodatkowych korków, zarówno dla aut, jak i również dla tramwaju? Bo wiadomo, że jadą i tramwaje na wprost w stronę Huty, i teraz będą skręcać również w lewo. Co 90 sekund mają odjeżdżać tramwaje z przystanków, no i korzystają z tego samego toru. Czy to nie powoduje dodatkowych zatorów tramwajowych?

Krzysztof Markowicz: To skrzyżowanie posiada wszystkie relacje, czyli te tory, które są wrysowane, to są linie podwójne. Jest możliwość i z tego kierunku, i z tego kierunku poruszania się. I oczywiście na wprost tak jak dzisiejsza linia tramwajowa przebiega. O tych 90 sekundach, o których pan powiedział, to tutaj sprostowanie. Zamawiający zamówił u nas inwestycję i projekt w taki sposób, aby docelowo w przyszłości, jeżeli będzie taka potrzeba i pod względem energetycznym, żeby zabezpieczyć możliwość docelowo obciążenia tej linii tramwajowej. Gdzie tych 90 sekund, co daje 40 składów pociągowych, żeby cała moc, prąd, układ torowy, i tak dalej, były z dalekim horyzontem czasowym. Oczywiście w momencie oddania tej linii do ruchu taka częstotliwość linii tramwajowej, po pierwsze, nie jest potrzebna, a po drugie komplikowałaby płynność ruchu na tym skrzyżowaniu. My równolegle do prowadzonych prac technicznych jesteśmy zobowiązani do wykonania prognozy ruchu. Ta prognoza ruchu jest obecnie w fazie uzgodnień z IR UMK, Zarządem Transportu Publicznego, który odpowiada właśnie za przewidziane linie tramwajowe. Dzisiaj ten poziom składów pociągów, o którym mówimy, to nie jest 40, czyli te 90 sekund, tylko poziom około 26-27 składów. Także nie przewidujemy tutaj takiego permanentnego korkowania, tak jak pan powiedział.

Czy uwagi, jeśli tu się pojawiają, będą wzięte do projektu, czy tylko Państwo nam przekazują jak to już będzie wyglądać? Jeżeli pojawiają się uwagi, to one będą rozważane w projekcie, czy to jest gotowy projekt, a Państwo nas wyłącznie informują o tym, jaki ten projekt jest?

Krzysztof Markowicz: Na wstępie swojej prezentacji powiedziałem, że projekt jest w trakcie realizacji. Nie przyszliśmy do Państwa pokazać gotowego projektu i poinformować – tak to będzie i kończymy temat.

Rozumiem, że w głosowaniu wygrała wersja, żeby tramwaj puścić pod ziemię. Mam jednak pytanie, jak tam się głosy rozłożyły, jeśli chodzi o wiek głosujących. Domyślam się, że dla seniorów, rodziców z wózkami tramwaj, do którego trzeba zjechać windą nie jest tak atrakcyjny jak tramwaj, który jest na poziomie zero. Więc pytanie jest, kto faktycznie głosował i w jakim wieku za tą wersją? Chciałbym wiedzieć jakie dokładnie drzewa będą wycięte, bo nasadzenia zastępcze to nie jest żadne rozwiązanie. Trwa katastrofa klimatyczna, miasto się nagrzewa. Wycinanie drzew (też pytanie, czy będą tam stawiane ekrany) to nie jest rozwiązanie po to, żeby zbudować ekologiczny środek transportu. I pytanie też, czy w Państwa zespole jest jakikolwiek architekt krajobrazu albo przyrodnik? Projektowanie nowoczesnej infrastruktury miejskiej w XXI wieku bez zwracania uwagi na przyrodę jest po prostu pakowaniem się w kłopoty i zamienianiem kolejnych fragmentów miasta w pustynię, co w Krakowie niestety jest standardem.

Michał Skrzypiec: Postaram się odpowiedzieć na pierwszą część, niestety, na chwilę obecną niewyczerpująco. Jeżeli chodzi o strukturę wieku, czy o liczby co do osób, które głosowały, myślę, że tę informację będziemy uzupełniać w raporcie. To zostanie odnotowane i postaramy się do tego dotrzeć, odszukać. Natomiast chciałbym podkreślić, że sam przebieg tramwaju, jego funkcja jako Krakowskiego Szybkiego Tramwaju determinuje też pewne rozwiązania ruchowe i drogowe. Tutaj samo to, czy tramwaj będzie kolizyjny z ruchem, czy to pieszym, czy samochodowym bezpośrednio oddziałuje na jego prędkość przejazdową i prędkość czasu podróży. Więc tutaj nie można zawęzić sposobu wykonania tej inwestycji w tym zakresie, o którym pan mówi, jedynie do względu jak ludzie głosowali. Tutaj mamy dużo szerszy aspekt, głównie ruchowy, funkcyjny i pod tym kątem należy patrzeć na tramwaj na poziomie -1. Po to dziś się spotykamy i po to konsultujemy, bo każdy głos jest ważny. Z tym się liczymy i chcemy z Państwem rozmawiać jako z przyszłymi użytkownikami tej linii głównie. Głosy mieszkańców z konsultacji, które dotyczyły koncepcji (w roku 2015) są wyrazem tego co obecnie wykonujemy. Zwracam uwagę, że głos mieszkańców, którym notabene też jestem, jest elementem składowym decyzji, które były podjęte. To nie jest tylko tak, że tylko na podstawie konsultacji społecznych podejmuje się decyzję o tym, czy tramwaj jest na poziomie -1 czy na 0. Na to wpływa wiele innych czynników i przez to odpowiedź kierowana do pana ma wybrzmieć w ten sposób, że nie da się jednoznacznie zdecydować o tym przebiegu tylko na podstawie samych konsultacji.

Krzysztof Markowicz: Oczywiście, że w zależności od podejścia, rozwiązanie na powierzchni terenu z jednej strony jest właśnie bardziej dostępne. Z drugiej strony bardziej wpływa na hałas, bardziej wpływa na komplikacje ruchowe, bo przecież projektujemy tę inwestycję w jakieś tkance istniejących ulic. Dlatego, tak jak tutaj zwróciłem uwagę, celowo skupiłem się na tym fragmencie. Wszystkie te dojścia do przystanków, które będą zagłębione poniżej poziomu terenu, one są wyposażone i windy dla niepełnosprawnych. Ich długość też jest dopasowana do tego, żeby nawet rower można było taką windą przewieźć, ale również w rejonie ronda Barei będą schody ruchome, no i oczywiście klasyczne schody. Odpowiadając na kolejne pytanie, jeżeli chodzi o skład zespołu projektowego – nad tą dokumentacją pracuje zespół około 40 osób. I w tym jest oczywiście przyrodnik. Zrobiliśmy szczegółową inwentaryzację drzewostanu, czyli każde drzewo jest odnotowane, jego stan, jego lokalizacja, gatunek i tak dalej. Jeżeli chodzi o projekt wycinki, robi to projektant z odpowiednimi kwalifikacjami, ale również projekt nasadzeń i gospodarki istniejącą i projektowaną zielenią. Jest w naszym zespole niejedna osoba, która się tym zajmuje profesjonalnie.

Paweł Motyka: Jako generalny wykonawca kładziemy bardzo duży nacisk na projektanta. Po pierwsze, żeby ta inwentaryzacja zieleni była wykonana bardzo szczegółowo. Oczekiwaliśmy, co zostało spełnione przez projektanta, żeby do inwentaryzacji zatrudniony został dendrolog z dużym doświadczeniem, który sprawdził stan tych drzew, czyli stan zdrowotny. Czy drzewa mają posusz czy nie posusz. To wszystko zostało zinwentaryzowane razem z inwentaryzacją obwodu pnia zgodnie w świetle obowiązujących przepisów. Dzisiaj jesteśmy na etapie uzgadniania rozwiązań projektowych. Projektant pracuje nad geometrią układu drogowego, geometrią układu torowego, są opracowane projekty sieciowe przekładek ciepłociągu Sudołu Dominikańskiego i to wpływa bezpośrednio na zakres również wycinki zieleni. Sama linia tramwajowa biegnąca przez pas rozdziału niestety będzie powodowała konieczność wycięcia tej zieleni w samym pasie rozdziału. Te drzewa, które będą nadawały się i są zinwentaryzowane, będą do przesadzenia. Nam naprawdę jako generalnemu wykonawcy zależy na tym, żeby te drzewa przesadzić. Projekt nasadzeń jest jeszcze w fazie opracowania. Wcześniej będziemy mieli uzgodnione rozwiązania projektowe. Już dzisiaj na tym etapie uzgadniania i projektowania tych rozwiązań projektowych oczekujemy od projektanta, żeby włączył się w to architekt zieleni. Na każdym etapie, czy to są sieci, czy to jest układ drogowy staramy się, żeby jak najmniej ingerować w istniejącą zieleni. Między innymi

w rejonie ronda Polsadu i wyjść stacyjnych. Już na etapie przedstawionej przez nas, przez projektanta koncepcji zamienniej, zaprojektowaliśmy i oczekiwaliśmy takich rozwiązań projektowych wyjść stacyjnych, ażeby w jak najmniejszym stopniu ingerować w tą istniejącą zieleń. Rzeczywiście, tam są dość duże okazy i chcemy jako firma Gülermak, żebyśmy byli odbierani na rynku jako firma promująca jak najbardziej dbanie o zieleń.

W jakim zakresie planujecie Państwo rozbudować rondo Młyńskie, bo z tego co słyszałam są planowane dość duże, spore rozbudowy ingerujące w obecny stan ronda? Czy tylko przęsa są planowane? Drugie pytanie – mieszkam w bloku przy ul. Meissnera 6, jest to największy blok w zasobach spółdzielni mieszkaniowej. Czy panowie konsultowaliście ze spółdzielnią stan techniczny tego bloku? Nie wiem, czy wiecie, został ten blok wybudowany na terenie dość bagnistym i niestety on się do tej pory osadza. Mury pękają i ja jestem pełna obaw w jakim stanie będzie ten blok za parę lat, kiedy już linia tramwajowa powstanie, a drgania, które będą niewątpliwie miały wpływ na stan techniczny budynku, kto mi z państwa da gwarancję, że ja niedługo nie będę musiała się przeprowadzać albo ten blok po prostu nie runie? I jeszcze jedna sprawa, czy planujecie ekrany wyciszające na któreś z tras, szczególnie w miejscach, kiedy tramwaj będzie przebiegał na poziomie zerowym. Ostatnia sprawa, jaki jest ogólnie sens budowania tak ogromnej inwestycji w miejscu istniejącej infrastruktury ciasnej, bo Kraków jest miastem ciasnym i tego się nie zmieni. Akurat w naszej okolicy komunikacja jest naprawdę bardzo dobra, prawie w każdym kierunku bezpośrednio.

Kiedy były robione jakieś konsultacje i głosowanie w tej sprawie, ponieważ do mnie nikt nie dotarł, a chętnie udzieliłibyśmy odpowiedzi?

Krzysztof Markowicz: Jeżeli się wczytamy w przepisy, to konsultacje społeczne w trybie urzędowym, o którym tutaj pani powiedziała, oczywiście odbywały się na etapie wydawania decyzji środowiskowej. Decyzja środowiskowa, która wybrała ten wariant i te rozwiązania jest z 2017 r. Czyli konsultacje społeczne były na przełomie gdzieś 2015-2016 r. W raporcie się oczywiście odniesiemy, nie jestem w stanie teraz przytoczyć wyników sprzed tylu lat. Poszukamy tych danych i spróbujemy na to pytanie odpowiedzieć konkretnie. Jeżeli chodzi o dzisiejsze spotkanie – są spotkania informacyjne i każde z nich jest protokołowane. Proszę mi uwierzyć, że oprócz takich spotkań mamy cały szereg pism: Rady Dzielnicy, w imieniu Państwa, którzy tu siedzą, ci, którzy nie przychodzą na spotkania też do nas przesyłają postulaty. I ten projekt, który mamy dzisiaj naprawdę uwzględnić bardzo wiele różnych postulatów, raz mniejszych, raz większych. I on cały czas jest modyfikowany w różnych detalach. Jeżeli chodzi o kolejny etap, to zgodnie z przepisami my jesteśmy zobowiązani, że dla rozwiązań projektowych, które skończymy mniej więcej do końca roku, po tych wszystkich spotkaniach, po tych uzgodnieniach równoległe ma powstać powtórny raport oddziaływania inwestycji na środowisko. W tym na społeczeństwo, bo jest jeden z tych elementów i to chyba najważniejszy. W ramach postępowania, jak złożymy wniosek o wydanie decyzji ZRID, znowu zgodnie z przepisami będą Państwo wszyscy poinformowani o tym, że się odbędą konsultacje społeczne. Tu podkreślam, drugie konsultacje społeczne, już w trybie wydawania decyzji administracyjnej. Na każde pytanie, na każdy postulat będziemy my jako projektanci, ale również inwestor, zobowiązani, żeby zająć stanowisko, wytłumaczyć, wyjaśnić. A jeżeli będzie uwaga zasadna, to ją wprowadzić do dokumentacji. I teraz mówię o trybie jaki był, jaki jest i jaki będzie. Tego nie jesteśmy w stanie ominąć, bo jeżeli pominiemy któryś z tych kroków, to niestety nie dostaniemy decyzji, bo każdy następny organ, czy odwołanie spowoduje jej uchylenie. W takim ustawodawstwie dzisiaj realizujemy tą dokumentację. Wracając do ronda Młyńskiego – rozwiązanie, które wprowadzono: obniżenie linii tramwajowej na poziom -1 powoduje, że my tarczę istniejącego skrzyżowania zawężamy. Czyli ona się odsunie od istniejącej zabudowy. Ja to jeszcze raz pokażę dla przykładu. Proszę zwrócić uwagę – dzisiaj krawężnik istniejący (to

są pasy, to jest przystanek i linia zatrzymania się autobusów) znajduje się w tym. To jest istniejący krawężnik. Nasze rozwiązania zakładają, że my przesuwamy to do wewnątrz, czyli odsuwamy się od zabudowy. Podobnie po drugiej stronie. Proszę zwrócić uwagę, mamy pas ruchu akurat tutaj dla prawoskrętu po tej stronie. My tam jezdnię zawężamy, zbliżamy się do środka od pełne 3,5 m, bo dokładnie tyle mają szerokości pasy ruchu. Także cała ta tarcza ronda jest zmniejszona. W pierwotnej wersji, kiedy trzeba było tramwaj przepuścić przez tarczę skrzyżowania faktycznie ono było sporych rozmiarów. Dzisiaj ten problem został już wyeliminowany. Jeśli chodzi o budowę linii tramwajowej na całej długości, jesteśmy zobligowani, żeby przeprowadzić szczegółową analizę drgań i ta analiza jest w trakcie realizacji. Przewidziane jest w tych miejscach, w których oddziaływanie będzie sięgało istniejących budynków, zastosowanie odpowiednich mat wibroizolacyjnych, czy tym podobnych rozwiązań. Raport oddziaływania na środowisko, w tym na drgania, na społeczeństwo, na przyrodę, na zielenie będzie ogólnodostępny w trybie na etapie decyzji o pozwoleniu na budowę.

Paweł Motyka: Wypowiem się w zakresie przekroczenia drgań określonych w rozporządzeniu. My jako generalny wykonawca mamy bardzo duże doświadczenie w budowaniu infrastruktury w zbliżeniu do zabudowań. Realizujemy obecnie linię metra w Warszawie, kilka stacji. Mamy naprawdę bardzo duże doświadczenie. I niejednokrotnie uczymy projektantów jak należy ten proces weryfikacji drgań przeprowadzać, bo my odpowiadamy później za prawidłową funkcjonalność tych linii. Tutaj będziemy odpowiadali przez 20 lat. Zobowiązania kontraktowe nakładają na nas obowiązek analizy porealizacyjnej i naprawdę kładziemy duży nacisk na to, bo będziemy obciążeni później karami, gdyby okazało się, że jakieś drgania przenoszą się na budynki. Także naprawdę kładziemy bardzo duży nacisk na to, żeby ta analiza, ten dobór mat wibroizolacyjnych były przeprowadzone zgodnie ze wszystkimi normami i obowiązującymi przepisami. Jeżeli chodzi o akredytowane laboratorium, to zarówno pomiar drgań, jaki pomiar hałasu jest przeprowadzony przez laboratorium z akredytacją odpowiednią. Analizę drgań będzie wykonywała Politechnika Krakowska. Tutaj lokalne firmy. Zależy nam na tym, żeby też angażować właśnie lokalne firmy, zarówno w opracowanie dokumentacji projektowej, jak i później realizację. Doświadczenie Politechniki Krakowskiej w zakresie analizy drgań sięga ponad 20 lat.

Mam pytanie odnośnie do układu drogowego. Nie tak dawno zwiężono ul. Meissnera do jednego pasa. Czu po budowie linii tramwajowej ul. Meissnera będzie dwupasmowa w każdym kierunku, czy też nie. Kolejne pytanie – według planu budowa przystanków przy rondzie Polsadu będzie prowadzona pod pasem drogowym, pod jezdnią. Czy w trakcie budowy nieuniknione będzie zwiężenie (teraz tam są cztery pasy w stronę Nowej Huty)? Jak jest przewidziane zapobieżenie permanentnemu zakorkowaniu całej tutaj okolicy ruchu idącego od ul. Pilotów do ronda Mogińskiego w stronę Nowej Huty?

Michał Skrzypiec: Zaczniemy od organizacji ruchu i kwestii zawężenia, jak jest to w stanie obecnym, do jednego pasa ruchu. Nasz projekt i założenia projektu oparte są o studium i plan miejscowy, który zakłada przekrój tej jezdni jako 2x2. Wychodzimy jako zamawiający, z założenia, że plany są nadrzędnym dokumentem, który warunkuje rozwój miasta w przestrzeni wieloletniej. Wiemy, że taki układ drogowy powinien być wykonany dla danego zagospodarowania terenu i takie warunki zostały narzucone projektantowi do wykonania, czyli projektowo wykonamy 2x2 pasy ruchu. Natomiast za samą organizację tego ruchu w sytuacji, kiedy na chwilę czy na moment oddania tego projektu będą inne uwarunkowania ruchowe, to taką decyzję o potencjalnym zawężeniu, zmianie organizacji ruchu podejmuje IR UMK, za którego jako ZDMK nie możemy się wypowiedzieć. W chwili obecnej faktycznie te jezdnie zostały w taki sposób zawężone i ta dokumentacja poniekąd umożliwia też takie działanie. Musimy dać możliwość pełnego rozwoju tej infrastruktury drogowej, czyli osiągnięcia docelowej przepustowości. Natomiast działania w zakresie organizacji ruchu będą podejmowane przez miejskiego inżyniera.

Paweł Motyka: Na czas realizacji tych prac spodziewamy się dość dużych utrudnień. Pracujemy obecnie na fazowaniu tej inwestycji. Sam Sudół to jest jedno z wielu zagadnień, które nas tutaj czekają. Będziemy go musieli przekładać odcinkowo. Sudół ma największy kanał o średnicy prawie 2x3 m, ma kilka dopływów bocznych, które też musimy przebudować. Między innymi jeden z takich kanałów burzowych przebiega wzdłuż ronda Polsadu, wzdłuż projektowanej linii. I tak, żeby umożliwić realizację samego przystanku podziemnego, będziemy musieli najpierw wybudować w część ścian szczelinowych, wybudować strop, dopiero przełożyć na ten strop kawałek tego bocznego dopływu i dopiero wtedy uwolnimy sobie front na przebudowę samego Sudołu Dominikańskiego. Także będzie wiele faz, obecnie pracujemy nad harmonogramem tych prac. Będziemy przekładać z nitki wschodniej na nitkę zachodnią, jest tutaj kilka etapów i oczywiście wszystko będzie nadzorował IR UMK. Także te wyzwania jeszcze przed nami i o wszystkich szczegółowych fazach, które będziemy wyrażali o czasowej organizacji ruchu, będziemy Państwa starali się na bieżąco informować. Zarówno na stronach internetowych, jak i planujemy do mieszkańców przed samą realizacją inwestycji roznieść ulotki. Chcemy w tych ulotkach zawrzeć, jak będzie wyglądała fazowanie tej inwestycji, jak będzie wyglądała organizacja ruchu.

Czy linia tramwajowa pod rondem Młyńskim będzie zagłębiona, nie będzie zadaszona?

Paweł Motyka: Linia tramwajowa pod rondem Młyńskim będzie w otwartym tunelu zabezpieczonym ścianami szczelinowymi. Bezpośrednio pod tarczą ronda tramwaj będzie przejeżdżał pod takim wiaduktami.

Państwo powiedzieli, że była wybrana ta koncepcja spośród wielu. Nie. Ja reprezentuję również Stowarzyszenie Przyjaciół Osiedla Wieczysta i myśmy proponowali zamiast tej koncepcji, która została zatwierdzona decyzją środowiskową, zaraz na początku procesu dla mieszkańców Mistrzejowic, którym najbardziej zależało na tym tramwaju, żeby linia tramwajowa została przeprowadzona przez ul. Stella-Sawickiego, która najszybciej, najzgrabniej połączy tę dzielnicę z centrum miasta albo do ul. Jana Pawła albo do al. Pokoju. Koncepcja ta nie została nawet rozpatrzona, mimo naszych wielu uwag na ten temat i konsultacji inżynierskich również. Natomiast teraz chciałbym przejść do skrzyżowania przy ul. Meissnera. Ponieważ panowie powiedzieli, że będą tam jakieś wprowadzone korekty ścieżek rowerowych, dojazdowych i tak dalej. To wszystko zostało zaprojektowane i wykonane podczas remontu całego skrzyżowania. Z informacji telefonicznych wiem, że granice działek prywatnych na ul. Meissnera dochodzące do ul. Mogiłskiej nie będą naruszone. Wobec tego, jaka korekta ma dotyczyć ścieżek rowerowych i dojazdowych do tych domów? Kolejne pytanie, czy to prawda jest, że na wysokości ul. Meissnera przy dojeździe do skrzyżowania ma być przystanek tramwajowy, bo w tej chwili jest tendencja, żeby wszystkie przystanki tramwajowe były za skrzyżowaniem a za skrzyżowaniem w jedną i w drugą stronę przystanki są dosyć obszernych rozmiarów?

Krzysztof Markowicz: Oczywiście sama decyzja środowiskowa narzuca na nas obowiązek wybudowania ekranów akustycznych. One w naszej dokumentacji, w tych rysunkach, które się pojawiły na stronie internetowej (bo wszystkie te rysunki można sobie w szczegółach oczywiście przejrzeć, wchodząc na naszą stronę internetową). Ekran akustyczny są zlokalizowane, są pokazane i przewidziane. Teraz akurat jestem przy ul. Lema, ale na dalszym odcinku one są również przewidziane. Po wprowadzeniu tych różnych korekt i modyfikacji w wyniku uwag Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK, uwag Rad Dzielnic, które do nas wpłynęły, my jesteśmy zobowiązani, żeby jeszcze raz zrobić szczegółową analizę hałasu już dla konkretnych ostatecznych rozwiązań. Pewne zakresy tych ekranów akustycznych mogą ulec jakieś modyfikacji, niewielkiej, ale mogą. Dlatego tutaj uprzedzam, że jakieś drobne korekty jeszcze mogą zajść. Rondo Młyńskie zmieniło rozwiązanie, czyli jest zawężone, o mniejszej tarczy, dodatkowo linia tramwajowa

weszła pod ziemię, to tam te ekrany będą konieczne w innej lokalizacji, dopasowanej do tego, co zostało dzisiaj zaprojektowane.

Jaki wpływ mają mieszkańcy na to, czy to będą ekrany przezroczyste, czy to będą takie ciemne, wysokie, zbrojone mury getta?

Krzysztof Markowicz: A ja przekornie zapytam, a jakie Państwo wolicie?

Mieszkańcy: Żadne.

Krzysztof Markowicz: Jeżeli chodzi o zagospodarowanie tych ciągów pieszych i rowerowych, zgodnie z taką tendencją, którą wszyscy obserwujemy, tych użytkowników ciągów rowerowych jest coraz więcej. Nasz zakres inwestycji przewiduje, żeby wzdłuż całego projektu były zaprojektowane ciągi o szerokości 2,5 m wydzielone względem pieszych i ciągi piesze szerokości 2 m. Także te korekty polegają na tym, żeby umożliwić przemieszczanie się, czyli rozbudować przejścia dla pieszych o przejazdy rowerowe, o przejazdy rowerowe bezpieczne. Czyli one będą osygnalizowane i będą spełniały obowiązujące wymogi i standardy.

Czy jest jeszcze szansa, że jezdnia ronda Młyńskiego zostanie zostawiona w takiej formie, w jakiej jest dzisiaj, tzn. nie będzie w żadnym miejscu, po żadnej ze stron podchodzić bliżej bloków? Bo pan pokazał, że od strony centrum rzeczywiście ta jezdnia będzie zmniejszona, ale już po stronie ul. Sadowej itd. wygląda z rysunku, że jezdnia będzie powiększona, czyli auta będą jeździć bliżej bloków. Czy jest szansa na wycofanie się z tego? Czy będzie już zrobione odbicie w stronę centrum pod przyszłe premetro, które miałyby w latach 30. powstać? Czy jest szansa na przykrycie tramwaju na ul. Młyńskiej i na rondzie Młyńskim, żeby hałas był mniejszy i nie trzeba było robić ekranów? I potem z kolei jak na ul. Meissnera i na ul. Lublańskiej tramwaj będzie się wynurzał, to jest szansa jakiegoś super wyciszenia, żeby to było jak najmniej uciążliwe? I ostatnie pytanie do ZDMK – czy zdążycie opracować koncepcję tramwaju przez ul. Lema, żeby nie trzeba było rozwalać skrzyżowania dwa razy, tylko już zrobić odbicie pod przyszły tramwaj na ul. Lema?

Michał Skrzypiec: W tej chwili sama inwestycja przedłużenia tej linii w kierunku ul. Lema jest właściwie procedowana, analizowana. Zostały w ramach postępowań przeprowadzone takie analizy pod względem zajętości terenu, sposobu wykonania połączeń. Pana uwaga jest jak najbardziej słuszna. Wykonawca w pierwszej części zamówienia miał zaplanować pełną gwiazdę rozjazdów, to znaczy od razu wyprowadzić szyny w kierunku ul. Lema. Natomiast ze względu na to, że te analizy ruchowe, tramwajowe pokazały, że całkiem prawdopodobnym jest wprowadzenie tam jeszcze jakiś innych alternatywnych rozwiązań, których nie znamy na chwilę obecną, ponieważ nie mamy dokumentacji, nie ma decyzji środowiskowej. Chcemy minimalizować potencjalne roboty tracące. I to zostało ograniczone. To znaczy wykonawca dostał tutaj dyspozycję taką, aby to wejście i tę ingerencję w ul. Lema minimalizować. Jednocześnie zapewniając możliwość jakby doklejenia czy dostawienia tych szyn wyprowadzających. Tak więc tutaj ten projekt nas nie ograniczy w wykonaniu, natomiast minimalizujemy to, co może się stać w wyniku wykonania projektu rozbudowy tramwaju, czy przedłużenia tej linii w ul. Lema. I myślę, że dalszy rozwój i odpowiedź na to pytanie będzie związane z samym wykonaniem projektu. W momencie, kiedy go uruchomimy, planujemy zrobić analizy, koncepcję wielowariantową pod decyzję środowiskową i po weryfikacji tych dokumentów dopiero będziemy mogli jasno powiedzieć, czy i jakie elementy będą niezbędne do przebudowy, bądź rozbudowy.

Krzysztof Markowicz: Gdyby w przyszłości trzeba było ją dobudować, to założenie jest takie, że to jest jakby linia odciążenia. Kłopoty ruchowe byłyby na południowej jezdni, żeby się dowiązać tutaj z tymi przerywanymi. To są docelowe, bo geometria została zaprojektowana dla całości tego skrzyżowania, żeby nie było trzeba już ruszać tego, co zostanie dzisiaj wybudowane. Wracając do ronda Młyńskiego, mamy

generalnie sytuację taką, że na jednej ćwiartce ronda ze względu na geometrię linii tramwajowej, która jest niestety obciążona standardami co do prędkości, co do promieni. Na dzisiaj tutaj jest przesunięcie w drugą stronę, w stronę zabudowy. Natomiast jedna z uwag do tej dokumentacji była taka: czy aby na pewno w tym przekroju, na tej ćwiartce są potrzebne cztery pasy ruchu? I trwają prace, zresztą takie spotkanie się odbyło w tym tygodniu w poniedziałek z IR UMK, żeby jeszcze zawęzić ten rejon i ograniczyć to wejście. Także potwierdzam, że jest przesunięcie na tej ćwiartce, ale pracujemy nad rezygnacją z jednego pasa co najmniej. Jeżeli chodzi o zabudowę na dzisiaj mamy przewidziane, może tutaj zacznę od południa, wiadukt, który się zaczyna przed przejściem dla pieszych i za jezdnią. Czyli ten odcinek jest przykryty, tutaj będzie tramwaj jechał dołem. Pod drugą jezdnią tunel czy wiadukt zaczyna się tu, kończy się w tym miejscu. I ta geometria, ten rozjazd to jest właśnie rozjazd w stronę ul. Pilotów. Będzie wybudowana ta komora, czyli to, co powoduje ingerencję pod ziemią, żeby w przyszłości nie trzeba było znowu wejść i realizować ponownie prace.. To już dzisiaj w ramach wszystkich tych robót podziemnych ta komora będzie wyprowadzona na tym kierunku premetra.

Mieszkam przy ul. (...). To miejsce, które na tej linii jest najbardziej newralgiczne. Nie bez powodu pytałem o zmianę lokalizacji kolektora, bo jak mi budowano ten kolektor i wybudowano dziurę w ziemi na wysokość niemalże bloku, to stało to tak 3 lata i w związku z tym blok zaczął siadać. Mamy popękane ściany na wylot w mieszkaniach, teraz ładnie zatapetowane ociepleniem i tynkiem, ale te szpary są. W związku z tym, jeżeli jeszcze macie zamiar mi kolektor bliżej bloku i jeszcze macie zamiar zrobić wejście do przystanku podziemnego wielkość 7-12 m, a tam jest wszystkiego 15 m, to ja rozumiem, że ludzie będą mi chodzić po parapecie, bo mieszkam na parterze. A wejście na peron będą miała przez piwnicę chyba. Konkretne pytanie – czy panowie planujecie wyburzenie tego bloku?

Paweł Motyka: Nie. Jako wykonawca nie planujemy wyburzenia tego bloku. Nie zamierzamy w ogóle na niego wpływać. W rejonie tego bloku nie planujemy przekładania Sudołu Dominikańskiego. On tak jak jest w istniejącym stanie, tak tam zostanie. Za Sudołem Dominikańskim w stronę ronda Polsadu planowana jest budowa wyjścia z przystanku, czyli w bezpiecznej odległości od pani obiektu. Projektant z uprawnieniami konstrukcyjno-budowlanymi odpowiadający przed Izbą Budowlaną dokonał albo dokona (bo jeszcze nie wiem na jakim to jest etapie, bo dokumentacji my jako wykonawca nie dostaliśmy) szczegółową inwentaryzację wszystkich obiektów budowlanych zlokalizowanych bezpośrednio w strefie oddziaływania. I jeżeli będzie obiekt wymagał ekspertyzy, a na dzisiaj nie ma takiej potrzeby z uwagi na to, że jest na tyle daleko zlokalizowany od tego wyjścia stacyjnego, że jesteśmy praktycznie poza strefą oddziaływania. Jeszcze na czas realizacji będziemy prowadzili monitoring. Projektant jest dzisiaj na etapie opracowania dokumentacji określenia strefy wpływu od głębokich wykopów i my jako wykonawca jesteśmy zobowiązani do prowadzenia monitoringu obiektów, które znajdują się w strefie oddziaływania. To będzie monitoring geodezyjny i każdy ruch takiego obiektu będzie inwentaryzowany, będzie sprawdzany i rejestrowany.

Jesteśmy w rejonie ronda Polsadu, rozumiem, że to jest wyjście i wejście. Jest pan w stanie określić odległość od tego wejścia do nowo powstałego budynku? Są to 4 m i w odległości 4 m od nowo powstałego budynku chcecie budować wejście. Wykop będzie na jaką głębokość wykonany? Mam wątpliwości do lokalizacji tego wejścia i chciałbym zapytać, jakie są inne możliwości?

Krzysztof Markowicz: Głębokość tego wykopu to jest ok 8 m. Tutaj mamy budynek wybudowany w nowej technologii, bo to akurat wiemy, bo to jest świeża inwestycja. Budynek ma podziemne parkingi. Wszystkie te budynki, do których się zbliżamy, szczegółowo inwentaryzujemy. Także mamy świadomość jakie są utrudnienia. Realizacja będzie wykonywana w technologii najprawdopodobniej ścian szczelinowych, która

pozwała budować budynki, i tak się dzieje w wielkich miastach, na styk do sąsiednich budynków, które też się nie walą i stoją. Także tutaj ta odległość 4 m nie stanowi naprawdę żadnego problemu. Dzisiaj te technologie, którymi dysponujemy pozwalają akurat w firmie, którą tutaj reprezentuje kolega, budować metro w Warszawie w ścisłej zabudowie.

Mam pytanie jeszcze odnośnie tych chodników, które wychodzą zaraz pod oknami i które de facto są już na działce dewelopera.

Krzysztof Markowicz: Lokalizacja chodników w zajętość poszczególnych działek oczywiście też podlega uzgodnieniom. Ten chodnik tutaj, mamy przecież do czynienia z obiektem, z którego dużo osób skorzysta. Ten chodnik też będzie służył Państwu, którzy tam mieszkają czy pracują.

Padło tutaj dużo pytań na temat tych pierwszych konsultacji dotyczących tej inwestycji, które odbyły się w 2014 r. Jestem w stanie myśleć odpowiedzieć na część tych pytań, ponieważ mam przed sobą raport z tych konsultacji przygotowany w lutym 2015 r. Konsultacje odbyły się między 1 a 21 grudnia 2014 r. Według raportu decyzja o realizacji inwestycji została podjęta na podstawie 133 głosów osób, które opowiedziały się za realizacją inwestycji. 25 osób było przeciwnych realizacji tej inwestycji. Jeszcze raz chciałam przypomnieć, że mówimy tutaj o realizacji 4,5 km odcinka, który kosztować będzie 1,2 miliarda złotych. Decyzja została podjęta na podstawie głosów 160 osób. Mam pytanie do przedstawicieli ZDMK o to, dlaczego nie zostało złożone zlecenie do projektanta o przygotowanie alternatywnego projektu dla linii na przebiegu od Ronda Barei do ul. Bohomolca, mimo tego że mieszkańcy podpisani pod dwiema petycjami oraz na listach na papierze w ilości 1400 osób zgłosiło swoje postulaty 12 lipca, które trafiły do ZDMK? A ponad to mamy tutaj jakby poparcie Rady Miasta Krakowa, to jest pismo od przewodniczącego Dominika Jaśkowca.

Michał Skrzypiec: My do Państwa wychodzimy w tym momencie, czy w tym tygodniu, prowadząc drugie spotkanie z drugą częścią konsultacji. To znaczy my nie rozmawiamy w chwili obecnej z Państwem o strategii rozwoju Miasta Krakowa i przebiegach linii miasta, tylko o inwestycji, która została nam powierzona przez Radę Miejską Kraków w dokumentach strategicznych i dokumentach finansowych naszego miasta. My jesteśmy realizatorem zadania powierzonego. Co do tak zwanej wielkości próby, nie mamy wpływu na to jaka była wielkość próby w stosunku do badań, które były wykonywane. Oczywiście chcąc rozwijać temat wiemy, że te konsultacje, sama koncepcja była wykonana już kilka ładnych lat temu. Wracamy z projektem, z projektantem, z wykonawcą naszym, z którym mamy już podpisaną umowę do rozmów z Państwem po to, żeby określić, czy jakbym móc jeszcze w ramach tego zadania wdrożyć wszystkie możliwe elementy, które ułatwią po pierwsze funkcjonowanie tej linii, ale też jakby ułatwią Państwa życie z tą nową inwestycją po jej zrealizowaniu. Pani tutaj zaskakuje nas cyframi. Przepraszam, nie pamiętam każdej liczby z kontraktu, ale nie ma problemu, mamy te dokumenty, spokojnie, wierzę pani na słowo. Natomiast znam jedną liczbę, to jest 2700 osób na godzinę, które planowo mają podróżować tą linią i musimy pamiętać o tym, że planowo ta linia tramwajowa nie służy wyłącznie obsłudze danego obszaru, danego osiedla. Jest ona ważna w skali rozwoju komunikacji całego miasta. Po raz kolejny powtarzam, odnosząc się też do tego, o czym rozmawialiśmy wcześniej, nie tylko dokument konsultacyjny czy raport z konsultacji jest dokumentem, który powodował wybranie takiego, a nie innego przebiegu tego tramwaju w przestrzeni miasta. Plany miasta przyznane czy uchwalone przez Radę Miejską jasno określiły kierunek działania i sposób wykonania tej inwestycji. Ponadto została dla tego zadania, dla tego obszaru wydana decyzja środowiskowa. Ja rozumiem, że pani odnosi się do liczb, do próby, do wielkości sposobów wykonania. W porządku, natomiast dokumentami planistycznymi – i jako miasto, i jednostka, której powierzono zadanie – posługujemy się i te dokumenty wskazywały na taką, a nie inny przebieg linii

tramwajowej. Jeżeli chodzi o rondo Barei, musimy pamiętać o dwóch elementach. Po pierwsze, całość tych zmian mieści się w decyzji środowiskowej, to znaczy wykonując zmianę tego przebiegu w taki, a nie inny sposób, nie rozbudowujemy tej infrastruktury w takich elementach, czy w takim obszarze, które by w sposób znaczący mogły wpływać na decyzję środowiskową. Druga rzecz, powstał niedawno dokument planistyczny, czyli studium premetra. Ten dokument powstał już po podpisaniu umowy z wykonawcą, właściwie został zatwierdzony, a więc dopiero wejście w życie tego dokumentu pozwoliło jednoznacznie określić kierunek działania w zakresie przebiegu krakowskiego premetra. Oczywiście my to uwzględniamy w naszym projekcie. Ponieważ premetro w tej części od ronda Polsadu do ronda Młyńskiego zakładało budowę tuneli równoległych, zejścia na poziomy -2 i dużo różnych innych technicznych komplikacji, podjęto decyzję, żeby minimalizować koszty i wpływ obu tych inwestycji na siebie. Żeby nie trzeba było wyburzać, żeby nie trzeba było później zamykać jezdni drugi raz podczas kolejnej inwestycji. Państwo proponują, pokazują w tej chwili co będzie wykonywane, tak zwaną komorę rozjazdową w ul. Pilotów, która będzie samym elementem infrastruktury premetra, ale też ten odcinek zostanie włączony do tej infrastruktury, tak jak mówiłem wcześniej. My już zakładamy pewne możliwości rozwoju tej sieci do potrzeb takich, jakie szacuje miasto w perspektywie wieloletniej. Więc nie możemy zamknąć się na tym, co jest dziś, tylko musimy rozważyć ich funkcjonowanie i rozwój w zakresie wieloletnim.

Mam pytanie odnośnie do tego odcinka między rondem Barei a powiedzmy Parkiem Wodnym do Biedronki. Tam jest ciąg bloków Dobrego Pasterza – 118, 120, 120B, 122. Tam jest dosyć szeroki pas zieleni. O ile będzie poszerzana ul. Dobrego Pasterza? Tam również na części wykupionej przez dewelopera są nasze miejsca parkingowe. Plany były różne, niektóre zakładały właśnie wycięcie całego tego pasa zieleni, dodatkowo zabrania naszych miejsc parkingowych, tych naziemnych. Dokąd ul. Dobrego Pasterza będzie poszerzana, czy te miejsca zostaną nam zabrane? Czy nie dałoby się również, żeby tramwaj był poprowadzony pod ziemią między rondem Barei a Parkiem Wodnym?

Krzysztof Markowicz: Jeżeli chodzi o sam przekrój ul. Dobrego Pasterza, to w jezdnię istniejącą my ingerujemy wyłącznie w strefie skrzyżowań po to, żeby tutaj przeprowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami i bezpiecznie pieszych i rowerzystów na obie strony. Samej jezdni nie planujemy poszerzać. Budowa linii tramwajowej jest prowadzona po południowej stronie zabudowy mieszkaniowej, równoległe do istniejącego ciągu. To jest zdjęcie z początku tego roku, to są oczywiście samochody i miejsca postojowe, my nie ingerujemy w ten teren z wyjątkiem pasa zieleni, gdzie będzie chodnik dla pieszych. Jest taki fragment, gdzie oczywiście będzie potrzeba korekty i tu pewnie zamiast miejsc prostopadłych zaprojektowane zostaną skośne, aby jak najwięcej tych miejsc utrzymać. Idąc dalej w stronę Parku Wodnego, tutaj musimy oczywiście zabrać kawałek miejsc parkingowych i wchodzimy na teren parkingu pod Parkiem Wodnym. Jeżeli chodzi o prowadzenie tramwaju pod ziemią, to plan inwestycyjny, ale też decyzja środowiskowa w tym miejscu nie zakłada takiej konieczności. Stąd nie przewiduje się tutaj poziomu -1.

(...) Od jakiegoś czasu mieszkańcy zgłaszają się do nas z problemami, o których tutaj Państwo mówicie. Kilka tygodni temu na nasze zaproszenie przyjechaliśmy tutaj z radnym, zrobiliśmy sobie z Państwem spacer, obeszliliśmy wszystkie te drażliwe miejsca. To naprawdę jest niewielki kawałek, a na takim kawałku jest tyle bubli – wycięte drzewa, tramwaj pod oknami, źle poprowadzona droga, uwłaszczenia działek. Dla kogo jest ta droga? Dla mieszkańców, którzy tutaj wypowiadają się i mają profesjonalne uwagi, czy dla państwa? Czy byliście tam na miejscu i posłuchaliście mieszkańców, i czy zobaczyliście, że są inne rozwiązania niż te, które proponujecie?

Michał Skrzypiec: Przepraszam, ale z tej wypowiedzi odczytałem jedno pytanie – czy byliśmy na miejscu? Tak, wielokrotnie byliśmy. Czy rozmawiamy z mieszkańcami? Tak, w różnych formach. Trudno mi się ustosunkować z kim się Pani spotkała. Państwo zorganizowali sobie spotkanie, nie przypominam sobie też zaproszenia, czy wyjścia z zaproszeniem o uczestnictwo w tym spotkaniu, z tego co wiem, więc trudno mi się odnieść, dlaczego Państwo nie kojarzą nas tam na miejscu. Natomiast wychodzimy do ludzi rozmawiamy na konsultacjach. Mamy właściwie trzy różne formy i możliwości zadawania pytań, zgłaszania swoich uwag i chcemy być cały czas w dialogu z Państwem. Gdyby nie to, dziś byśmy się nie widzieli. Konsultacje były, tak jak było dzisiaj powiedziane, w 2015 r.

Moje nazwisko (...). Celem wstępu powiem, że jestem jednym z mieszkańców domów przy ul. Brzechwy i reprezentuję część sąsiadów z przynależnych ulic jak ul. Aliny, Nikifora i tak dalej. Jesteśmy przerażeni rozwiązaniami takimi jak zamknięcie dojazdu do ul. Krzesławickiej do Dobrego Pasterza i w ogóle otwarcia łącznika ul. Krzesławickiej. Zależy nam na tym, żeby zostały te części projektu w takiej formie, w jakiej są obecnie. Zleciliśmy również firmie projektowej swoją alternatywną wersję, która jest znacznie lepszą koncepcją. Boimy się, że na końcu ul. Kwartowej będzie jeden wielki paraliż i ul. Brzechwy posłuży jako taka ulica przelotowa przez okres budowy inwestycji. Nawet, jak ta inwestycja ruszy, to to przecięcie, ten łącznik ul. Krzesławicką spowoduje paraliż zawsze tego osiedla. Przebieg analiz ruchu robiliście w marcu po covidzie oraz w lipcu tego roku, jak wszyscy ruszyli na wakacje po covidzie, więc bardzo mało wiarygodne według mnie te badania będą. Czy możliwe jest pozostawienie w obecnej formie ul. Krzesławickiej dojazdu do ul. Dobrego Pasterza oraz łącznika, żeby był w takiej formie, jak jest? Czy wiecie w końcu konkretnie, którędy wyjedzie nieruchomości oznaczona jako MW21 Domsfera II? Czy wyjeździe ul. Bohomolca czy nie? Bo online powiedzieliście, że wyjeździe ul. Bohomolca, a jest mówione, że będzie zamknięta.

Michał Skrzypiec: Decyzja o sposobie organizacji ruchu z obszaru ul. Krzesławickiej, która jest w tej chwili ogólnie dostępna z ul. Dobrego Pasterza, została podjęta po weryfikacji przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK. Zwrócił on uwagę, że samochody tu parkujące, przyjeżdżają od strony ul. Dobrego Pasterza. Nie odpowiadam za te badania, ale w godzinach popołudniowych, nocnych część tych miejsc, czy tego obszaru jest zajmowana przez mieszkańców bloku, który znajduje się poniżej. Wiadomo jakie są potrzeby w mieście Kraków, więc podejrzewam, że faktycznie ul. Krzesławicka stała się miejscem, gdzie można zaparkować samochód. Co do samego wjazdu w ul. Aliny - istniejąca brama, która jest tam ulokowana, uniemożliwia przejazd.

Mieszkanek: Ta brama powstała, kiedy ta ulica była ulicą prywatną, z którą miasto nie miało nic do czynienia. Chcieliśmy swojego czasu, żeby miasto tę ulicę przejęło, ale miasto zupełnie nie chciało przejąć tej ulicy. Tam po prostu nie da się przejechać. Chyba jakiś inżynier panu podpowiedział, że istnieje ta ulica i nagle czepiacie się bramy, która powstała dawno, dawno temu. A dopiero w 2019 r., nie wiem w jaki sposób, bo nikt z nas mieszkańców nie był poinformowany, miasto przejęło ul. Aliny. Kto ją oddał państwu, nie wiemy, bo należała do nas.

Michał Skrzypiec: Ul. Aliny jest drogą publiczną w tej chwili odcięta możliwością dojazdu, natomiast w warunkach, które dostaliśmy od IR UMK, było jasne stwierdzenie, że ul. Krzesławicka ma pełnić funkcję wyłącznie dojazdową do działek, które znajdują się wzdłuż jej północnej części, kończąc nawrotką, która może być mylnie odbierana. I z tego też się bierze dużo wątpliwości, że ta nawrotka to jest poniekąd zjazd, czy dojazd do tak zwanej Domsfery II. Tutaj od razu uprzedzamy, zarówno ZDMK, jak i projektant dostał jasne wytyczne. Mamy na to stosowne dokumenty. Domsfera II nie ma możliwości włączenia się w ul. Krzesławicką, to jest jedynie zawrotka wynikająca z przepisów prawa budowlanego, gdzie zaślepiając tę ulicę, uniemożliwiając wyjazd w dalszym ciągu, musi mieć możliwość nawrócenia

pojazdu. Natomiast sama Domosfera II, nie jest to naniesione na rysunku, ma w tej chwili wydane warunki obsługi od ul. Bohomolca. Ten wjazd będzie mniej więcej przed peronem przystankowym, przez drogę wewnętrzną, która będzie prowadzić to do ul. Bohomolca. Taka zmiana organizacji ruchu ma doprowadzić do tego, że układ tych dróg, ul. Aliny, Krzesławicka i dróg wyjazdowych, stanie się takim lokalnym układem dróg wewnętrznych uniemożliwiających przelot dużej liczbie pojazdów chcących dostać się skrótem z północnej części do ul. Dobrego Pasterza. Chcemy zminimalizować ilość pojazdów, które będą poruszać się w obszarze tego osiedla. Otwarcie tego, o czym pan mówi, czy niewykonanie tego przejazdu na ul. Dobrego Pasterza niestety nie jest takim rozwiązaniem. Ono spowoduje w swoim skutku to, o co znowu Państwo apelujecie w grupie, to znaczy uporządkowanie strefy parkowania i tego, że tam jest wiecznie mnóstwo aut, które uniemożliwiają, czy utrudniają korzystanie z tej ulicy. A dwa – kwestie dojazdu do nieruchomości. Takie głosy dostajemy, możemy pokazać pisma. Nie rozumiem, w jaki sposób zamknięcie wjazdu z drogi głównej ma zwiększyć ruch. Natomiast mamy bardzo dużo zgłoszeń w stosunku do tego obszaru i sposobu jego obsługi. I te głosy są naprawdę bardzo podzielone. To nie jest tak, że wyłącznie dostajemy pisma: otworzyć i umożliwić parkowanie, miejsca postojowe. Wręcz mamy bardzo dużo pism z prośbą o wyciszenie ruchu, uspokojenie, zamknięcie.

Gdyby mógł pan pokazać ul. Dobrego Pasterza, przecięcie i przejazd na ul. Krzesławicką. Dlaczego tu pod ziemią to nie zostanie przeprowadzone, tak samo na wysokości ul. Bohomolca?

Krzysztof Markowicz: Żeby przeprowadzić pod ziemią tramwaj, to jak wiemy, ma bardzo małe możliwości podjeżdża pod górkę. Pochylenia i najazdy muszą być bardzo długie, żeby zjechać tutaj pod ziemię. Mamy tutaj różnicę w wysokości 3 m, a do 7 m nadal brakuje, czyli musielibyśmy zanurkować gdzieś tutaj i wyjechać w miejscu, w którym już z powrotem musielibyśmy nurkować pod jezdnię.

Mieszkaniec: Tu obawy ma wielu mieszkańców, że po prostu będą zatory po południu, rano. Jak tramwaj będzie przejeżdżał co 2 minuty, to będą samochodowe zatory. Na ul. Bohomolca też jest czasami bardzo duży ruch.

Krzysztof Markowicz: Tutaj trudno negocjować, że są korki i że te korki się zwiększają. Tendencja rozwoju liczby samochodów jest oczywista. Natomiast budowa linii tramwajowych właśnie ma służyć między innymi temu, żeby była alternatywa, żeby nie wszyscy korzystali z samochodu, ale mieli też możliwość właśnie szybkiego dojazdu do centrum tramwajem.

Mieszkaniec: Jeszcze taka uwaga – można by to zrobić w otwartym tunelu tam, gdzie jest wylot z ronda Barei, w zagłębieniu.

Wielu mieszkańców apelowało, żeby pozostawić starsze drzewa. Tu jest m.in. taki dąb dwustuletni. Miał być pomnik przyrody, ale nie wyszło.

Paweł Motyka: Postulat był, ale niestety on stoi bezpośrednio na linii tramwajowej.

Państwo przeciwnicy tramwajów, proszę sobie wyobrazić, że ktoś, kto ma pod nosem przystanek autobusu 124 robi awanturę, żeby mu ten autobus tam nie przejeżdżał i państwo zostają bez połączenia. Miasto jest pewną całością, jest pewną siecią, mieszkamy w mieście, a nie poza, więc musimy brać to pod uwagę. Tramwaj jest po to, żeby część z nas się przesiadła do tramwaju. Chodzi o to, że autobusy stoją w korku. Ponieważ cały czas nie jest dla mnie zrozumiała kwestia budowania ekranów, co wydaje mi się przynajmniej z tych ilustracji, skończy się jak na Ruczaju wielkim ekranowym tunelem, co jest tragedią z tamtej strony miasta. Tym bardziej, że mamy technologię szyn bezстыkowych, które eliminują charakterystyczne stukotanie, mamy bardzo dobre maty antywibracyjne, teoretycznie mamy jeszcze pas

ochronny. Mieszkańcy na Ruczaju są bardzo niezadowoleni z tego, że mają ekrany, więc ja tego nie rozumiem. Po co budować ekrany w sytuacji, kiedy mamy szyny bezстыkowe, mamy coraz cichsze tramwaje i mamy maty antywibracyjne. Tramwaje przejeżdżają przez Kazimierz, tramwaje przejeżdżają przez Stare Miasto i jakoś wszyscy z tym żyjemy.

Krzysztof Markowicz: W tym projekcie są uwzględnione te aspekty. W naszym interesie nie jest budowa niepotrzebnych ekranów akustycznych. Czyli, po pierwsze, stosujemy maksymalne wyciszenie nawierzchni torowej, jakie się da. Czyli tam, gdzie jest taka konieczność, to będą maty. Wiele odcinków jest projektowane jako torowisko zielone i to jest też wymóg zamówienia. Czyli na wszystkich odcinkach, poza oczywiście strefami tam, gdzie są przystanki, tam, gdzie przejeżdżamy gdzieś pod tunelem, to we wszystkich możliwych miejscach będzie torowisko zielone. I ekrany podlegają powtórnej analizie, tak jak powiedziałem. Przy zastosowaniu tych środków, to jest wszystko modelowane, będą przeprowadzone powtórne analizy hałasu i krótko mówiąc, będziemy dążyć do minimalnego zakresu tych ekranów, ich stawiania przy oknach, przy zabudowie.

Jakby pan pokazał wyjazd z ul. Krzesławickiej na ul. Dobrego Pasterza. Jak widać, przejeżdża tramwaj przez ul. Dobrego Pasterza na drugą stronę i to nie trzeba być ani projektantem, ani w ZDMK, ani nikim, żeby sobie wyobrazić, jak to sparaliżuje ruch. Tramwaj co 90 sekund w jedną stronę i w drugą. Możemy się już tam teraz ustawić, żebyście to sobie wyobraźli. Ta inwestycja nie ma od początku do końca szacunku dla mieszkańców. Ona została zaprojektowana, żeby sobie tramwaj jechał, ale nie szanuje nas. Później znowu tramwaj wjeżdża na ul. Krzesławicką z ul. Bohomolca. Tam już się nie da z bloków wyjechać, powstały kolejne. Tu też powinni być przedstawiciele miasta, bo to oni dają decyzję na bloki i równiutko w tym samym miejscu na tramwaje, bo tam się nie da inaczej. Nie trzeba mieć wyobraźni, żeby wiedzieć, że tam będzie paraliż. Co mieszkańcy jeszcze mogą zrobić, żeby jednak tramwaj od ul. Dobrego Pasterza, czy wcześniej, jechał jednak pod ziemią, bo nie ma możliwości tam zrobienia tramwaju na ziemi. Czy Prezydent, czy Rada Miasta, czy „Uwaga”, czy „Sprawa dla reportera”? Pytanie do projektanta, był pan osobiście na Krzesławickiej i kiedy? Czy tam by pan w takiej odległości, bo może pan zmierzyć, pod swoim oknem zaprojektował tramwaj? I proszę tu nie mydlić oczu tym, że będzie cichy, bo zrobiono na Bronowicach remont, dwa osiedla od tramwaju pracuję i go słyszę. Więc to się nie da wyciszyć. A jeżeli tak, to proszę mi jeszcze powiedzieć, co tam pan zaprojektował, żeby ten tramwaj był faktycznie niesłyszalny? Czy jest głębokie obniżenie, tak jak wcześniej, czy jest wyciszenie i jakie? Tutaj też postuluję, jeżeli by już z jakiegoś powodu się nie udało pod ziemią, ale w to nie wierzę na dzisiaj, żeby się nie udało pod ziemią tam na tamym odcinku, to trzeba po prostu iść w poziom -1. Dlaczego nie uwzględniono głosu mieszkańców, żeby tramwaj jeszcze szedł przez ul. Stella-Sawickiego?

Michał Skrzypiec: Myślę, że to jest bardzo trafne pytanie, i też nie tylko pod względem tej inwestycji, ale wszystkiego, co dzieje się w mieście i jak się dzieje. My jesteśmy realizatorem zadań powierzonych, próbowałem to dzisiaj też Państwu przekazać, realizujemy zadania powierzone przez Radę Miejską Kraków. I jeżeli Państwo macie wątpliwość kto i w jaki sposób wprowadza zadania do budżetu i WPF, to informuję, że jest to Rada Miejska, która głosowaniem przyjmuje nowy plan wieloletni, nowe zadania. Ze względów techniczno-terenowych, o których mówi tutaj projektant. Jeżeli chodzi o te uwarunkowania, które mamy przy tej ulicy, niestety sama szyna musi pozostać na tym poziomie, na którym jest. Wykonawca z projektantem zwrócili uwagę na pewien zakres, bo to też nie jest komplet pełnych informacji, jeżeli chodzi o te uwarunkowania techniczne, przedstawili główne czynniki, które powodują, że zejście tramwajem na inny poziom jest technicznie albo bardzo, bardzo drogie (bo w tych czasach da się zrobić wszystko), za tym idą środki, pieniądze, koszt, ale też koszt społeczny, czyli uciążliwości takich inwestycji. Z badań, z prognoz, które wykonujemy wygląda na to, że to skrzyżowanie niezależnie od tego, czy będziecie

tam tramwaj, czy nie będzie tam tramwaju, osiąga jakby maksymalną przepustowość w prognozach wieloletnich. Więc miasto poprzez radnych na pewno musi podjąć pewne działania i rozwiązania, ale to nie mówimy tylko o tym obszarze, za chwilę przejdziemy dalej. Mamy też ul. Reduty, którą na pewno Państwo zna, problem z wyjazdem, ul. Marchołta. Te elementy na pewno muszą ulec modyfikacji, dostosowaniu do uwarunkowań, do potrzeb, które są. I tego nie negujemy. Na pewno miasto musi się rozwijać w pewnych obszarach. My też mamy różne zgłoszenia i te zadania chcielibyśmy realizować. Natomiast tak jak mówię, sam plan wydatków finansowania, ale też zakresu zadań jest uzależniony od Rady Miejskiej Kraków. I myślę, że z tymi osobami, czyli poprzez Rady Dzielnic, poprzez radnych powinni Państwo dążyć do wprowadzenia nowych inwestycji, które dla Państwa są szczególnie ważne. My przyjmując też zgłoszenia wiemy o tych problemach. Nie próbujemy przejść obok. Natomiast to nie jest tak, że my jako ZDMK mamy swój budżet i mówimy, że w tym roku zrobimy tę ulicę, to tak nie działa.

Paweł Motyka: Jeszcze taki techniczny aspekt, wydłużenie tunelu przy rondzie Młyńskim jest około 270 m. Ten zakres, który tam pozwala nam osiągnąć kolejne skrzyżowanie bezkolizyjnie. W tym przypadku pozwoliłem sobie przy obecności jednego z Państwa przedstawicieli zrobić taką analizę. Z uwagi na bardzo duże wzniesienie w kierunku pętli na Mistrzejowicach taki tunel musiałby mieć ponad 900 m długości, żeby osiągnąć to przewyższenie i wyjechać na poziom terenu. To by się wiązało naprawdę z bardzo dużymi kosztami, to nie byłoby 150 milionów. Po drodze byśmy napotkali trzy przystanki i cały ten zakres musiałby być przebudowany i wybudowany w znacznie większym obszarze. Przeanalizowaliśmy to wysokościowo, jest zakres, gdzie ponad 900 m w tunelu z rampami należałoby wykonać.

Krzysztof Markowicz: Na tym odcinku była przewidziana nawierzchnia o konstrukcji betonowej i to jest na przykład konkretny element. My próbujemy tę inwestycję zaprojektować, żeby była jak najbardziej ekologiczna, jak najbardziej cicha, jak najbardziej przyjazna środowisku. Na całym tym odcinku wzdłuż ul. Krzesławickiej i w rejonie basenu będzie między innymi zielone torowisko. Jeżeli będzie potrzeba postawienia ekranów akustycznych, to te ekrany akustyczne też będą wybudowane. To jest cały ciąg, który oddziałuje. Jeden z Państwa przedstawicieli powiedział o konstrukcjach szyn bezстыkowych, one też są tutaj zastosowane.

Mam pytanie odnośnie do planowanego w przyszłości premetra, które ma być z założenia bezkolizyjne. Czy będzie się ono łączyło z ul. Krzeszowicką, z tym ciągiem komunikacyjnym tramwajowym. W jaki sposób jest to teraz planowane, żeby tę infrastrukturę przygotować już do tego w parametra, które za ileś tam lat będzie przygotowywane. Padł pomysł, żeby puszczać to dołem. Myślę, alternatywą, nie wiem, czy tańszą, bo nie jestem specjalistą, mogłoby być spróbowanie puszczenia pasa samochodowego ruchu jakoś górą. Co by po prostu umożliwiło zrobić to bezkolizyjnie, bo założenia tego premetra będą, że to ma być bezkolizyjny transport. Co by potem nie musiało powodować prostu kolejnych utrudnień przy przebudowie. Przy rondzie Młyńskim jest tam taka zawijka w kierunku al. Jana Pawła, jest wyjście z tramwaju w kierunku Alei Jana Pawła i tam jest tak zwana agrafka. Z tego, co widziałem na planach, ona jest bardzo blisko wyjścia z tramwaju. Czy jest tam planowana sygnalizacja świetlna, żeby po prostu tramwaj mógł przejechać, nie powodując z tego, że jakiś samochód zablokuje tę trasę. Mam jeszcze propozycję, że można by spróbować studentów z AGH, z Politechniki Krakowskiej zaangażować w to. Może mają jakieś innowacyjne pomysły, co do samej infrastruktury. Nie chodzi mi nawet o samą budowę, tylko po prostu jakie można by nowinki technologiczne zastosować w tej budowie, które by ułatwiły życie mieszkańców oraz wpłynęły na środowisko.

Michał Skrzypiec: Mamy świadomość inwestycji premetra, ale też jakby jedną z głównych wytycznych dla projektanta było uwzględnienie w zakresie, w projekcie wszystkich inwestycji w perspektywie czasowej, które planuje miasto tak, żeby minimalizować tak zwane koszty utracone. Tutaj pozwolę sobie może na

pewną rekomendację wykonawcy, który z nami współpracuje. Co do nowinek ze świata, Gülermak jest firmą, która działa na całym świecie i myślę, że owszem każda forma współpracy, propozycji jest warta rozważenia, jak najbardziej do przyjęcia, natomiast na pewno mamy tutaj wykonawcę ze sporym doświadczeniem w zakresie budowy linii.

Krzysztof Markowicz: Ostatnie pytanie w zakresie ronda Barei – to przy tym założeniu, że tramwaj przejeżdża pod spodem, to nie ma problemu z kolizyjnością układu drogowego.

Paweł Motyka: Jeszcze może ustosunkuję się do wykorzystania nowych technologii i współpracy z uczelniami. Jak najbardziej, podejmujemy takie współprace. Współpracujemy z Politechniką Krakowską, Politechniką Warszawską, współpracujemy z profesorami, którzy robią różne analizy, obliczenia dla nas, analizy zasilania. Różne nowinki staramy się zawsze wdrożyć.

Wiele Państwo mówią, że do nowej linii tramwajowej przesiądą się kierowcy samochodu. Proszę mi powiedzieć, jaką zachętę z Państwa strony dajecie dla tych kierowców, żeby oni się przesiedli do tej linii tramwajowej? Bo wydaje mi się, że najlepszym takim wariatem byłoby stworzenie miejsc parkingowych. Państwo nie stwarzają ani jednego dodatkowego miejsca w ramach linii tramwajowej. Ja wiem, że budowa skupia się wyłącznie na budowie linii tramwajowej, ale proszę nie zapomnieć, że samo wybudowanie linii tramwajowej i pozostawienie pozostałości po nich, niedokończonych inwestycji będzie się ciągnęło przez następne lata dla okolicznych mieszkańców, którzy już w tym momencie mają problem z zaparkowaniem pod twoim blokiem. A dlaczego? Podam przykład, na ul. Miechowity, bodajże 10, jest parking tuż przy przystanku autobusowym Miechowity. Bardzo często zdarza się, że mieszkańcy okolicznych miejscowości właśnie zostawiają na tym parkingu, który jest przeznaczony dla mieszkańców, swoje auta i przesiadają się do autobusów. Jest blisko, jest bezpłatny, jest zawsze jakieś miejsce, bo wiadomo, że rano mieszkańcy tego bloku wyjeżdżają do pracy autami, więc w ciągu dnia są te miejsca tutaj wolne. Dla porównania, obecnie budowa linii tramwajowej na Górkę Narodową zawiera w sobie trzy parkingi typu park and ride. Tuż obok. Trasa na Mistrzejowice nie zawiera ani jednego parkingu park and ride tak, aby mieszkańcy okolicznych miejscowości mieli możliwość zostawienia auta w bezpiecznym miejscu. Myślę, że warto rozważyć przynajmniej budowę jednego parkingu park and ride. Dla przykładu podam pętlę Mistrzejowice, ogromny teren, gdzie można by było taki parking stworzyć. Parkingi teraz można zrobić zarówno pod ziemią, są wielopoziomowe, więc tutaj wiele jest wariantów do rozważenia. Ewentualnie jakieś inne zastępcze rozwiązanie, gdzie kierowcy mogliby zostawić swoje auta.

Michał Skrzypiec: Jako ZDMK popieramy w pełni budowę parkingów park and ride. Gorąco popieramy system rozwoju miejsc postojowych tak, żeby zachęcić do tego, o czym pan mówi, do zmiany środka transportu przy podróżach takich codziennych. Pętla Piastów czy obszar Piastów, to jest kawałek od tej linii, ale ten tramwaj będzie się tam zatrzymywał. Będzie budowany wraz z dużym parkingiem park and ride. To jest jakby element, który, patrząc na całość infrastruktury, będzie funkcjonował wspólnie. Zostawiając auto w tamtym obszarze, będziemy mogli jedną linią tramwajową do centrum na pewno dojechać, to jeden z pierwszych elementów. Jeżeli chodzi o drugą część, to znaczy o budowę samego systemu parkingów typu park and ride, miasto posiada również dokumenty, opracowania, analizy, które wskazują lokalizację takich miejsc postojowych. Te lokalizacje są sukcesywnie realizowane. Na przykład teraz realizujemy węzeł przesiadkowy w Bronowicach, będziemy wykonywać modernizację parkingu Suche Stawy. Te zadania powstają na podstawie dokumentów planistycznych, analiz, są wnioskowane do budżetu. Jak tylko znajdują się środki, to bierzemy się za ich realizację. Nie da się jedną inwestycją załatwić wszystkich problemów miasta i wszystkich problemów w obszarze. Budując tramwaj, nie możemy budować na raz pięciu parkingów, trzech skrzyżowań i pięciu węzłów, bo po prostu nie jesteśmy w stanie

i finansowo, i technicznie. Tak więc w skali miasta wszystko musimy robić sukcesywnie, zgodnie z zaplanowaną Wieloletnią Prognozą Finansową (WPF), budżetem i myślę, że jeżeli w przyszłości pojawią się takie plany na dostosowanie, wykonanie takiego większego węzła, nazwiemy to parkingowo-przesiadkowego, to taki zostanie zrealizowany. Niezależnie, i to też jest realizowane w chwili obecnej, w WPF, o który tak Państwo dopytują, jest program parkingów osiedlowych, na które państwa dzielnice składały wnioski o budowę. To są oczywiście mniejsze obszary i to mają być parkingi nie typu park and ride, ale ogólnodostępne. I to też jest jakimś uzupełnieniem tego, o czym pan mówi, czyli braku miejsc i możliwości parkowania w obszarach zurbanizowanych. Nie da się załatwić wszystkiego przy jednym zadaniu, musimy robić pewne rzeczy sukcesywnie.

d) Telefoniczny dyżur projektanta

Dyżur w dniu 8 września 2021 roku, godz. 15:00-17:00

Lp.	Uwaga/wniosek/postulat zgłoszony w trakcie konsultacji	Odniesienie się projektanta do uwagi/ wniosku/ postulatu (np. poinformowanie mieszkańca o planowanym przebiegu trasy)
1	Czy zostanie naruszona obecna granica działki 592/4 w rejonie skrzyżowania Mogilska/Meissnera/Lema? – bo zostało to zagwarantowane na etapie DUŚ.	W obecnych rozwiązaniach projektowych nie jest naruszona istniejąca granica działki 592/4.
	Czy obecnie jest analizowany inny wariant przebiegu trasy tramwaju? Wcześniej były brane pod uwagę inne warianty.	Na obecnym etapie nie jest brany pod uwagę inny wariant przebiegu trasy linii tramwajowej.
2	Czy przystanki autobusowe przy Parku Wodnym zostają jak w stanie istniejącym.	Tak, w obecnych rozwiązaniach projektowych przebudowa ul. Dobrego Pasterza jest ograniczona do minimum i przystanki autobusowe w rejonie Parku Wodnego zostają jak w stanie istniejącym.
	Czemu jest likwidowany kiosk za przystankiem autobusowym po stronie północnej?	Obiekt jest likwidowany ze względu na projektowane ekrany akustyczne.
	Mieszkańcy ulicy Aliny nie chcą ekranów akustycznych na Dobrego Pasterza – do kogo mogą się zwrócić?	Wnioski będzie można zgłaszać w trakcie procedury ZRID i ponownej oceny oddziaływania na środowisko.
	Brak połączenia ul. Dobrego Pasterza z ul. Krzesławicką – wniosek o przywrócenie i nieprojektowanie połączenia poprzez ul. Brzechwy.	Połączenie ul. Dobrego Pasterza i ul. Krzesławickiej znajdowałoby się w rejonie przejazdu tramwaju przez ul. Dobrego Pasterza co pogorszyłoby bezpieczeństwo na tym skrzyżowaniu. Likwidacja tego połączenia jest zapisana w programie funkcjonalno-użytkowym dla inwestycji.
	Czy jest projektowana sygnalizacja na przejeździe tramwaju przez torowisko i czy obejmuje całe skrzyżowanie wraz z drogą wewnętrzną do Parku Wodnego?	Sygnalizacją jest objęte całe skrzyżowanie.
	Czy można zlikwidować przejście dla pieszych i przejazd rowerowy przez południowy wlot ul. Bohomolca na skrzyżowaniu z ul. Książnica – przejazd rowerowy przez wlot północny.	Nie ma miejsca na doprowadzenie ścieżki rowerowej do wlotu północnego ze względu na ograniczenia terenowe związane z projektowanym budynkiem po zachodniej stronie ul. Bohomolca.

	Ograniczona przepustowość ronda Barei na prawoskręcie z ul. Dobrego Pasterza w ul. Strzelców (duże natężenie ruchu). Lepsze jest rozwiązanie ze skrzyżowaniem czterowlotowym.	W przypadku wyboru wariantu z rondem będzie przeprowadzona analiza przepustowości dla tego rozwiązania.
3	Wniosek o przesunięcie wyjścia południowo – zachodniego podziemnego dalej od istniejących budynków, w kierunku ul. Bora – Komorowskiego.	Lokalizacja wyjścia jest uzależniona z przebiegiem infrastruktury podziemnej – w szczególności Sudół Dominikański. Były analizowane różne warianty usytuowania wyjścia i wariant przedstawiony w projekcie został wybrany jako optymalny.
	Zachować istniejące stare drzewa wzdłuż ul. Pilotów (wlot południowo – zachodni strona zachodnia).	W pobliżu drzew przebiega projektowana podziemna sieć ciepłownicza. Zostanie przeanalizowana możliwość przesunięcia sieci ciepłowniczej.
	Czy ul. Pilotów będzie poszerzana na odcinku od ronda Młyńskiego w kierunku wschodnim?	Poszerzany będzie tylko wlot do ronda. Poszerzenie będzie się kończyć w rejonie zjazdu budynku nr 69.
4	Jak wygląda projekt w rejonie ul. Meissnera 6 przy skrzyżowaniu z ul. Chałupnika?	Słowne przedstawienie rozwiązań projektowych (przejście dla pieszych przez ul. Meissnera po północnej stronie ul. Chałupnika, prawoskręty w ul. Meissnera, perony przystankowe na pasie dzielącym jezdnię na ul. Meissnera).
	Czy drgania od tramwaju nie będą powodować niszczenia budynku?	Zostaną zastosowane rozwiązania minimalizujące drgania pochodzące od tramwaju.
	Za późno mieszkańcy dowiadują się o takiej inwestycji i mają możliwość zapoznania się z projektem – brak czasu na sprzedaż mieszkania.	Przebieg inwestycji znany jest od dłuższego czasu i był przedstawiany na wcześniejszych etapach inwestycji.
	Czy będą ekrany?	W ramach inwestycji projektowane są ekrany akustyczne.
	Z tramwaju nikt nie będzie korzystał bo bilety są za drogie.	Ceny biletów są ustalane przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.
	Dokąd pojedzie linia, bo projekt jest tylko do Lema?	Linia łączy się z istniejącym torowiskiem wzdłuż Mogiłskiej i Jana Pawła.
5	Wniosek o poprawienie parametrów akustycznych ekranu istniejącego na skrzyżowaniu ul. Bohomolca i Reduta (na łuku drogi po stronie zachodniej). Pomimo istniejącego ekranu w mieszkaniu jest bardzo głośno.	W ramach projektu istniejący ekran nie jest przewidziany do przebudowy. Po wybudowaniu inwestycji zostanie wykonana analiza porealizacyjna, sprawdzająca skuteczność zabezpieczeń akustycznych.
6	Wniosek o wskazanie drzew do wycinki.	Wycince będą podlegały drzewa znajdujące się w kolizji z projektowanymi elementami (np. chodnikami,

		ścieżkami rowerowymi). Istniejące drzewa zaznaczone są na rysunkach jako treść mapy do celów projektowych.
7	Prośba o informację, gdzie i kiedy odbędzie się spotkanie na żywo w ramach konsultacji społecznych.	Udzielono informacji o spotkaniu w dniu 9 września 2021 r.
8	Czy tramwaje nie będą się korkować po nałożeniu na siebie linii na ul. Mogińskiej?	Sąsiednia zabudowa powstawała z założeniem rezerwy terenu pod budowę tramwaju. Linia tramwajowa mieści się w zarezerwowanym terenie.
	Czy nie jest za mało miejsca na tramwaj wzdłuż ul. Krzesławickiej?	
	Kiedy planowane jest zakończenie projektu i budowy?	Zgodnie z harmonogramem zakończenie projektu planowane jest na przełomie 2024 i 2025 roku.

Dyżur w dniu 10 września 2021 roku, godz. 10:00-12:00

Lp.	Uwaga/wniosek/postulat zgłoszony w trakcie konsultacji	Odniesienie się projektanta do uwagi/ wniosku/ postulatu (np. poinformowanie mieszkańca o planowanym przebiegu trasy)
1	Prośba o informację na temat przebiegu ścieżek rowerowych i chodników wzdłuż ul. Meissnera.	Udzielono informacji zgodnie ze stanem rozwiązań projektowych przedstawionych do konsultacji. Drogi dla rowerów i ścieżki są wydzielone od siebie, na całym przebiegu ul. Meissnera, po obu jej stronach. Zadbano o bezpieczną geometrię. Projekt podlega opiniowaniu Audytu Rowerowego.
	Czy obsługa posesji i ekran akustyczny przy ul. Ładnej pozostają bez zmian?	Obsługa posesji poprzez istniejące zjazdy – brak przebudowy. Ekran akustyczny zostanie utrzymany.
	Mieszkaniec poinformował, że 100% społeczności w rejonie skrzyżowania Meissnera/Lema opowiedziało się przeciwko budowie linii tramwajowej w tym miejscu.	
2	Czy w rejonie zatok/wiat autobusowych przewidziano donice z nasadzeniami roślinnymi?	Poinformowano, że na obecnym etapie projektu nie przewidziano.
	Jeśli to możliwe, mieszkaniec wnioskuje o ustawienie donic z roślinami w celu ograniczenia nagrzewania się terenu wokół wiat przystankowych. Nowe wiaty nie zapewniają odpowiedniej ochrony przed słońcem.	Poinformowano o przekazaniu tej informacji do projektanta zieleni/matej architektury.

	Czy przewidziano budowę parkingu przesiadkowego dla mieszkańców podkrakowskich miejscowości, którzy mogliby przyjechać samochodem i przesiąść się do komunikacji miejskiej?	Poinformowano, że w ramach inwestycji nie jest przewidziana budowa takiego parkingu oraz wymiana pasażerska w systemie „Parkuj i jedź”.
	W związku z dużym obciążeniem parkingów w rejonie budowy linii tramwajowej czy nie uda się zlokalizować dodatkowych miejsc parkingowych?	Poinformowano, że zostanie przeanalizowane czy istnieje taka możliwość.
	W rejonie inwestycji prawdopodobnie zostanie wycięte wiele drzew. Czy zamiast wycinki można te drzewa przesadzić w inne miejsce?	Wycinka będzie ograniczała się tylko do drzew kolidujących z projektowaną infrastrukturą. Jeśli będzie możliwość przesadzenia drzewa w inną lokalizację wniosek zostanie uwzględniony.
3	Prośba o informację na jakim odcinku będzie projektowany tunel?	Poinformowano, że od ronda Młyńskiego do Ronda Barei (tu będzie już wyjeżdżał na poziom terenu).
	Dlaczego wzdłuż ul. Dobrego Pasterza tramwaj nie przebiega w tunelu?	Poinformowano o większych kosztach realizacji inwestycji oraz o tym, że obecne rozwiązanie było przewidziane już na wcześniejszych etapach realizacji.
	Czy tramwaj będzie przebiegał wzdłuż pasa zieleni zlokalizowanego przy ul. Dobrego Pasterza i cała zieleń zostanie wycięta?	Tak, tramwaj zlokalizowano po południowej stronie ul. Dobrego Pasterza w celu minimalizacji przebudowy istniejącej infrastruktury.
	Ul. Aliny – czy przewiduje się zmiany w funkcjonowaniu tej ulicy? Ulica jest wąska i służy tylko mieszkańcom budynków tam zlokalizowanych.	Poinformowano, że ul. Aliny nie będzie przebudowywana w ramach inwestycji oraz na obecnym etapie nie przewiduje się zmiany jej funkcjonowania.

7. Podsumowanie i rekomendacje

Konsultacje społeczne realizowane były od 16 sierpnia do 10 września 2021 r. W czasie ich trwania duża część uwag dotyczyła zachowania istniejącej zieleni. Mieszkańcy zostali poinformowani, że celem tej inwestycji jest utrzymanie możliwie jak największej liczby drzew i krzewów znajdujących się w terenie, a projektant do każdego okazu podchodzi indywidualnie. Na ul. Meissnera są drzewa, które nie kolidują z inwestycją i takie egzemplarze nie będą usuwane. Są jednak miejsca, w których rozsunięcie układu drogowego w celu poprowadzenia linii tramwajowej wymaga korekt w zakresie istniejącej zieleni. Dużo świeżo posadzonych okazów znajduje się przy nowych zabudowaniach i tam analizowana jest możliwość ewentualnych przesadzeń. Zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ) z dn. 24.05.2017 r., należy wykonać nasadzenia kompensacyjne, które w miarę możliwości będą realizowane na terenie inwestycji, wzdłuż całej trasy linii tramwajowej.

Zebrano setki uwag dotyczących dostosowania rozwiązań projektowych do lokalnych potrzeb mieszkańców, np. lokalizacji oświetlenia, nasadzeń, małej infrastruktury, ułatwień dla pieszych i rowerzystów. Będą one uwzględniane w projekcie architektoniczno–budowlanym, nad którym pracę wciąż się toczą, o ile są one technicznie możliwe do wprowadzenia oraz zgodnie z programem funkcjonalno–użytkowym (PFU). Sugestie dotyczące okresu samej budowy będą brane pod uwagę na etapie tworzenia projektu tymczasowej organizacji ruchu, jak i organizacji placu budowy, tak aby zminimalizować niedogodności dla mieszkańców.

Po analizie uwag, jakie mieszkańcy zgłosili w zakresie pominięcia ul. Krzesławickiej w planowanym przebiegu linii tramwajowej w projekcie nie wprowadzono zmian w tym zakresie. W planach jest jednak przeorganizowanie obsługi komunikacyjnej znajdującego się w tym rejonie osiedla. Likwidacja połączenia ul. Krzesławickiej z ul. Dobrego Pasterza jest zapisana w PFU dla inwestycji. Projektant przeanalizował propozycję mieszkańców oraz odbyło się w tym temacie spotkanie z ZDMK, jednak stwierdzono, że wyjazd z ul. Krzesławickiej na ul. Dobrego Pasterza powoduje bardzo duże niebezpieczeństwo, zarówno dla pieszych, jak i dla kierowców. W zakresie budowy linii tramwajowej ul. Krzesławicka jest przebudowywana i będzie funkcjonowała jako ślepa ulica zakończona miejscem do zawracania. Planowana jest modernizacja chodnika, który będzie wydzielonym ciągiem pieszym, natomiast jezdnia będzie pełniła podwójną funkcję dla ruchu samochodowego i rowerowego. Zgodnie z PFU, projektant zlikwidował wjazd z ul. Krzesławickiej i ul. Aliny na ul. Dobrego Pasterza. Połączenie tych ulic z siecią drogową realizowane jest przez ul. Brzechwy.

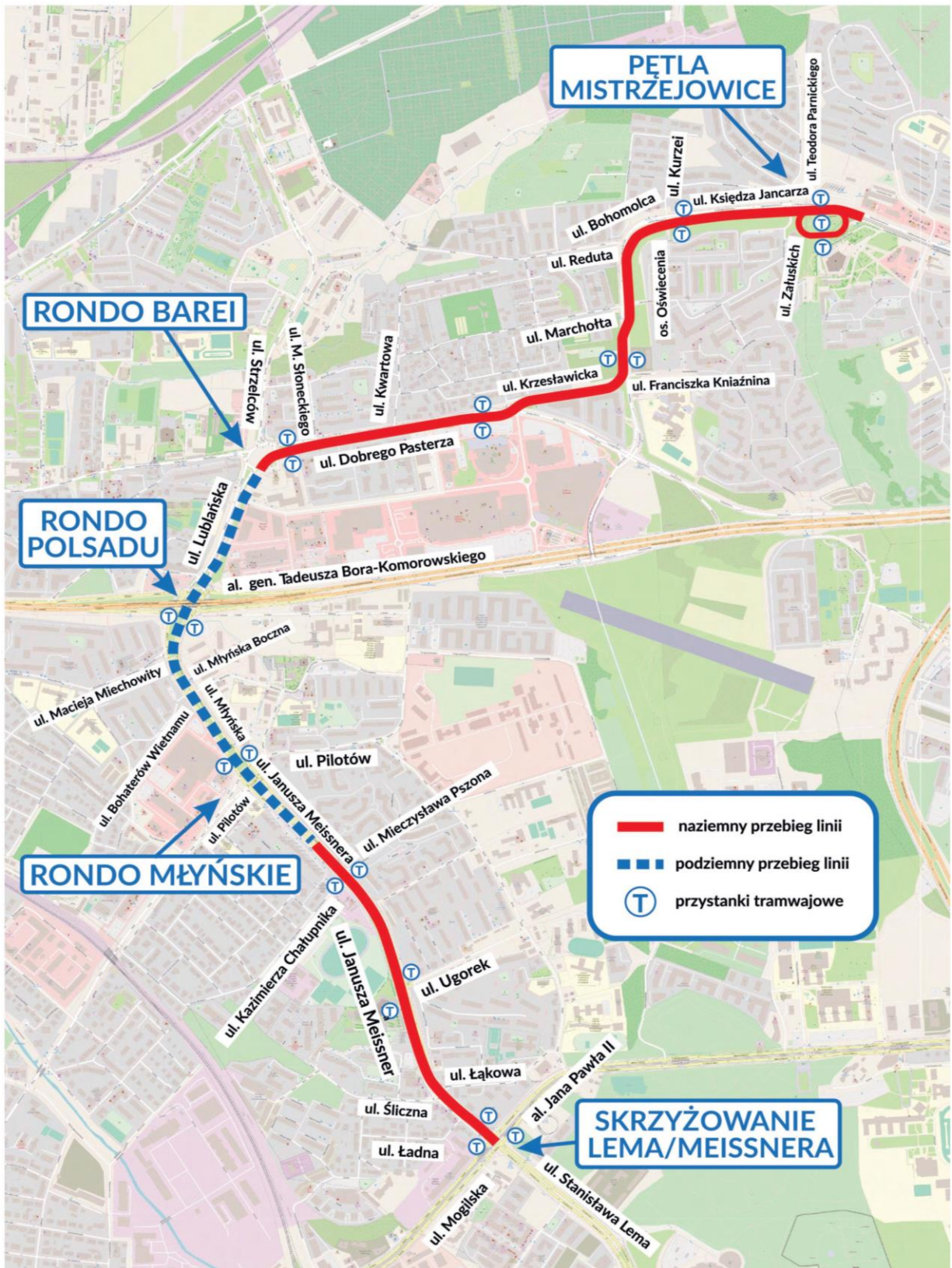
Zgodnie z PFU oraz DUŚ przewidziano zaprojektowanie oraz wykonanie tunelu wraz z przystankiem podziemnym, przeprowadzającym dwa tory linii tramwajowej pod rondem Polsadu. Wydłużenie tunelu aż do ul. Dobrego Pasterza, ul. Krzesławickiej oraz ul. Bohomolca spowodowałoby znaczne zwiększenie kosztów realizacji inwestycji oraz byłoby niezgodne z zapisami DUŚ oraz PFU. Kierunek Dobrego Pasterza jest zaprojektowany poza obrysem istniejącej jezdni jako niezależny ciąg, co umożliwi bezkolizyjny przejazd aż do wjazdu do Parku Wodnego przy ul. Dobrego Pasterza. Przecięcie jezdni planowane jest dopiero przy wjeździe w ul. Krzesławicką.

Zgodnie z harmonogramem, do końca 2021 roku Partner Prywatny ma złożyć wniosek o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (ZRID), a roboty mają się rozpocząć w II kwartale 2022 roku i potrwać do końca 2024 roku. Zgodnie z umową PPP konsorcjum firm PPP Solutions Polska i Gulermak AGir Sanayi Insaat ve Taahhut będzie odpowiedzialne za utrzymanie gotowej infrastruktury przez 20 lat od momentu rozpoczęcia eksploatacji linii tramwajowej.

8. Spis załączników:

Załącznik 1 – Mapa przebiegu linii tramwajowej KST IV	54
Załącznik 2 – Podsumowanie ankiety – raport graficzny	55

Mapa przebiegu linii tramwajowej KST IV



Podsumowanie ankiety – raport graficzny

Ankieta - Budowa linii tramwajowej KST, etap IV w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego

997

formularzy

19:51

średni czas wypełnienia ankiety

Zamknięty

status

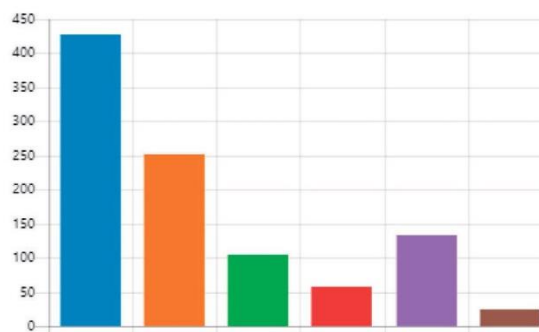
1. Czy nowa linia tramwajowa do Mistrzejowic wpłynie na Pani/Pana sposób poruszania się po Krakowie?

- Tak, zmieni to mój główny sposób poruszania się po mieście - 501
- Nie, nie wpłynie znacząco na mój główny sposób poruszania się po mieście - 403
- Trudno powiedzieć / Nie mam zdania - 93



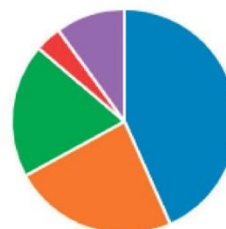
2. W jaki sposób w Pani/Pana opinii nowa linia tramwajowa wpłynie na atrakcyjność tej części miasta?

- Zdecydowanie podniesie atrakcyjność - 427
- Raczej podniesie atrakcyjność - 251
- Ani nie podniesie ani nie obniży atrakcyjności - 104
- Raczej obniży atrakcyjność - 58
- Zdecydowanie obniży atrakcyjność - 132
- Trudno powiedzieć / Nie mam zdania - 25



3. Co sądzi Pani/Pan o zaprojektowanych przystankach tramwajowych, których lokalizację przedstawia poniższy schemat?

- Wszystkie przystanki są w dobrej lokalizacji - 432
- Wybrane przystanki są w dobrej lokalizacji - 236
- Wybrane przystanki są w złej lokalizacji - 192
- Wszystkie przystanki są w złej lokalizacji - 38
- Trudno powiedzieć / Nie mam zdania - 99



4. Jeżeli w poprzednim pytaniu wybrał(a) Pani/Pan odpowiedź "Niektóre są w złej lokalizacji", proszę opisać które:

241
odpowiedzi

Częste odpowiedzi:

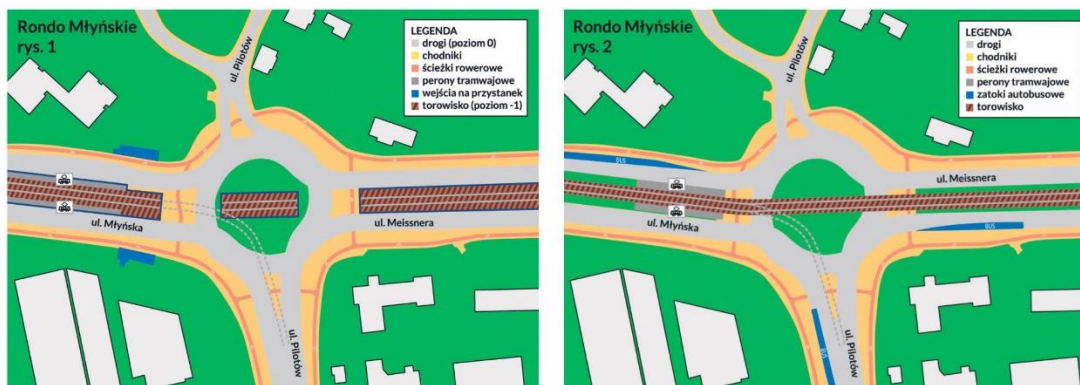
„Zamiast przy Książnica, lepiej gdyby przystanek był bliżej ulicy Marchotła”

„Przystanki są za blisko siebie”

„Ułatwić przesiadki między przystankami na rondzie Polsadu”

„Przystanek na ul. Dobrego Pasterza powinien być zlokalizowany na poziomie -1, tunel powinien być przedłużony”

5. Aktualnie analizowane jest poprowadzenie linii tramwajowej w obrębie ronda Młyńskiego na poziomie -1 (rys. 1), zamiast na powierzchni (rys. 2). Które rozwiązanie w Pani/Pana opinii jest korzystniejsze, biorąc pod uwagę potrzeby komunikacyjne wszystkich mieszkańców tego rejonu miasta?



- Rozwiązanie przedstawione na rys. 1 - 637
- Rozwiązanie przedstawione na rys. 2 - 157
- Trudno powiedzieć / Nie mam zdania - 203



6. Prosimy o uzasadnienie swojej opinii na temat wariantów przedstawionych w poprzednim pytaniu.

694

odpowiedzi

Częste odpowiedzi:

„Tramwaj pod ziemią to mniejsze korki i mniejszy wpływ na zmianę terenu”.

„Tramwaj pod ziemią to mniej hałasu”.

„Wariant naziemny gwarantuje wygodniejsze przesiadki”.

„Bezkolizyjne rozwiązanie pomoże zwiększyć częstotliwość kursowania oraz czas przejazdu”.

7. Obecnie analizowane jest pozostawienie ronda Barei w obecnym układzie drogowym (skrzyżowania o ruchu okrężnym) - rys. 1 lub zaprojektowanie skrzyżowania czterolotowego - rys. 2. Które rozwiązanie uważa Pani/Pan za korzystniejsze, biorąc pod uwagę potrzeby komunikacyjne wszystkich mieszkańców tego rejonu miasta?

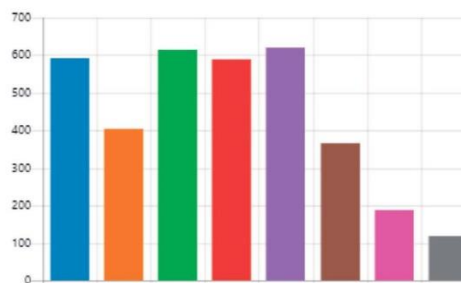


- Rozwiązanie przedstawione na rys. 1 - 569
- Rozwiązanie przedstawione na rys. 2 - 199
- Trudno powiedzieć / Nie mam zdania - 229



8. W rejonie ronda Polsadu projektowany jest wielopoziomowy węzeł przesiadkowy z peronami tramwajowymi zlokalizowanymi na poziomie -2 i antresolą umożliwiającą komunikację na poziomie -1. Jakie aspekty podziemnego przystanku będą dla Pani/Pana miały największe znaczenie? Proszę wybrać trzy najważniejsze.

- Obecność schodów ruchomych - 592
- Obecność windy - 404
- Dobre doświetlenie - 615
- Monitoring - 590
- Utrzymanie należytej czystości - 619
- Możliwość transportu roweru między poziomami - 366
- Obecność toalet - 189
- Inny aspekt (proszę zaznaczyć odpowiedź i opisać poniżej) - 117



9. Jeżeli w poprzednim pytaniu wybrał(a) Pani/Pan odpowiedź „Inny aspekt”, proszę go opisać.

126

odpowiedzi

Częste odpowiedzi:

„Maksymalne skrócenie dróg dojścia dla pasażerów”.

„Bezpieczeństwo. Zabezpieczenia przed zalaniem”.

„Dobra informacja pasażerska”.

„Szerokość przejść i schodów duża”.

„Łatwość poruszania się wózków, seniorów”.

10. Projekt zakłada montaż stojaków rowerowych w ważniejszych punktach na trasie linii tramwajowej. Proszę wskazać preferowane przez Panią/Pana lokalizacje dla takiej infrastruktury.

992

odpowiedzi

Częste odpowiedzi:

„Ronda Barei, Polsadu i Młyńskie”.

„Okolice pętli Mistrzejowice”.

„Koło każdego przystanku”.

„Niepotrzebne stojaki”.

„Koło bloków mieszkalnych, sklepów, punktów użyteczności”.

„W pobliżu skrzyżowań / węzłów”.

11. Inwestycja zakłada nasadzenia zastępcze (kompensacyjne). Jakie miejsce w Mistrzejowicach lub na Prądniku Czerwonym byłoby odpowiednią lokalizacją pod takie skupisko zieleni?

994

odpowiedzi

Częste odpowiedzi:

„Wzdłuż całej linii tramwajowej. Po obu stronach”.

„W parkach kieszonkowych przy osiedlach”.

„W istniejących parkach (np. Lotników, Reduta, Zaczarowanej Dorożki, 1000-lecia, na Plantach Mistrzejowice)”.

„Nie wycinać drzew”!

„Wszędzie. W każdym wolnym miejscu”.

12. W planach jest wykonanie części nowej linii tramwajowej w technologii „zielonego torowiska”.

Czy w Pani/Pana opinii takie rozwiązanie jest:

1 - zdecydowanie niekorzystne

6 - zdecydowanie korzystne

Brak zaznaczonej odpowiedzi traktowany jest jako "Trudno powiedzieć / nie mam zdania"

915

odpowiedzi

5.48

średnia odpowiedzi

13. Czy w związku z planowaną inwestycją chciałaby Pani/Pan wprowadzić jakieś zmiany w bezpośrednim otoczeniu miejsca swojego zamieszkania? Jeśli tak to jakie?

994

odpowiedzi

Częste odpowiedzi:

„Zminimalizować wycinki drzew kosztem ilości oraz szerokości pasów ruchu samochodowego / planowanych ekranów”.

„Żaby nie było korków”.

„Utrzymać zamknięcie Aliny, otworzyć Krzesławicką na Dobrego Pasterza”.

„Uwzględnić przyszłą linię tramwajową do Górki Narodowej przez Strzelców”.

„Wygłuszenie hałasu, ekrany akustyczne, cicha nawierzchnia”.

„Poprawa jakości chodników, ścieżek rowerowych, lepsze oświetlenie”.

„Obrośnięte zielenią wiaty i ekrany akustyczne”.

„Światła na skrzyżowaniu Książnina z Bohomolca i Reduty z Bohomolca”.

„Modernizacja kanalizacji burzowej”.

„Tramwaj pod ziemią żeby nie zmieniać nic w otoczeniu”.

14. Czy według Pani/Pana w związku z realizacją nowej linii tramwajowej znajdują się miejsca, w których elementy oświetlenia (np. typ latarni, lokalizacji latarni) będą wymagały zmiany? Jeśli tak, to proszę opisać gdzie i jakie zmiany Pani/Pan sugeruje.

991

odpowiedzi

Częste odpowiedzi:

„Doświetlenie wszystkich dla pieszych i przejazdów rowerowych”.

„Między ekranami akustycznymi a blokami”.

„Na całej długości powinny znajdować się lampy w technologii LED”.

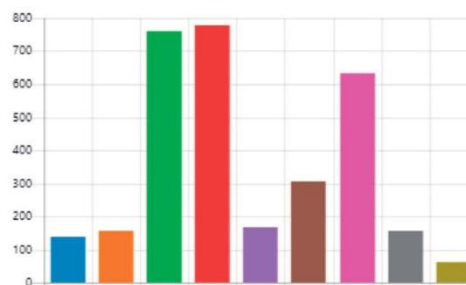
„Okolice przystanków”.

„Ul. Krzesławicka”.

„Ul. Jancarza”.

15. Który z poniższych sposobów informowania o planowanych zmianach w organizacji ruchu w trakcie prowadzenia inwestycji uważa Pani/Pan za najbardziej dogodny? Proszę wybrać trzy najlepsze kanały komunikacji.

- Lokalna stacja radiowa - 139
- Lokalna prasa - 158
- Serwisy internetowe (lokalne portale) - 759
- Media społecznościowe (profil projektu, profile instytucji miejskich np. ZDMK) - 779
- Biuletyn informacji publicznej - 166
- Strona internetowa instytucji miejskich - 304
- Uliczne tablice informacyjne w pobliżu inwestycji - 663
- Kanały prowadzone przez rady dzielnic - 155
- Inny sposób (proszę zaznaczyć odpowiedź i opisać poniżej) – 63



16. Jeżeli w poprzednim pytaniu wybrał(a) Pani/Pan odpowiedź "Inny sposób", proszę go opisać.

77

odpowiedzi

Częste odpowiedzi:

„Informacja w środkach komunikacji miejskiej”.

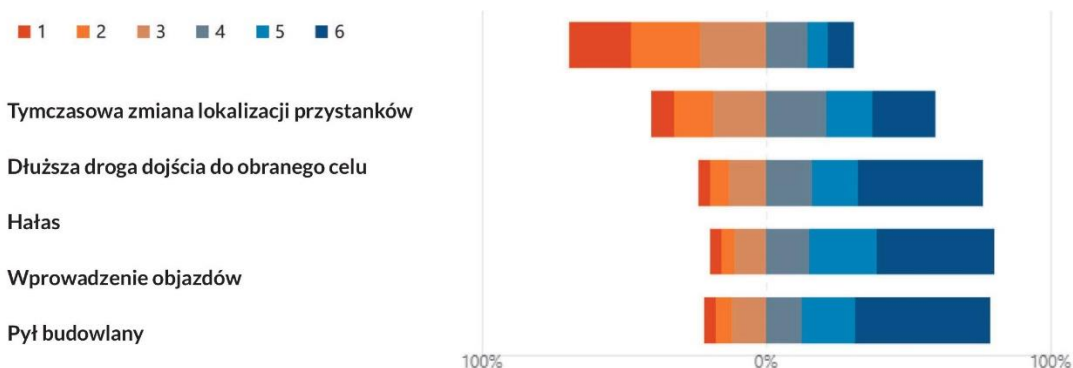
„Listownie / broszury / poczta / plakaty”.

„Lokalne grupy na FB”.

„Newsletter e-mail dla zainteresowanych”.

„Przez spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe”.

17. Które z poniższych utrudnień uważa Pani/Pan za najbardziej uciążliwe w czasie realizacji inwestycji takich jak linia tramwajowa? Proszę swoją opinie wyrazić przy użyciu skali 1-6, gdzie 1 oznacza brak uciążliwości a 6 bardzo dużą uciążliwość.



18. Jeżeli chciał(a)by Pani/Pan wskazać inne istotne utrudnienie/uciążliwość mogące wystąpić w czasie realizacji inwestycji takich jak linia tramwajowa, proszę je opisać.

297

odpowiedzi

Częste odpowiedzi:

„Wycinka zieleni”.

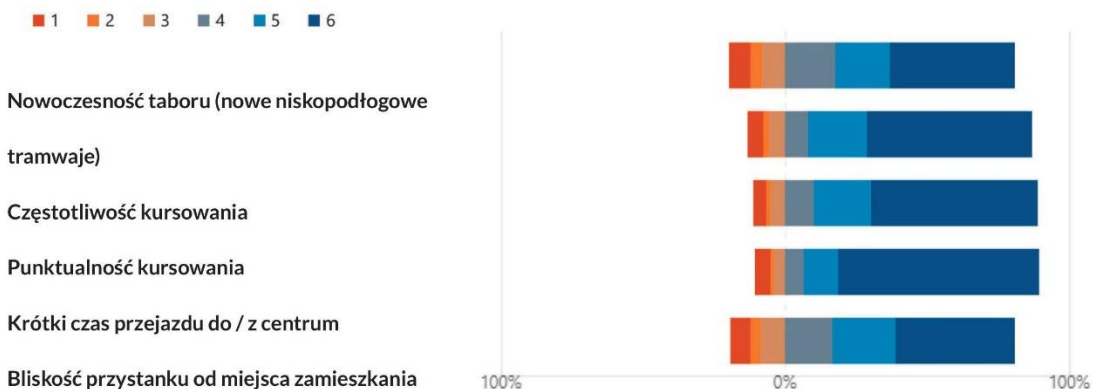
„Zwiększony ruch na osiedlowych uliczkach”.

„Korki, w których będą stać też autobusy. Powinny być buspasy”.

„Czas realizacji inwestycji / opóźnienia na budowie”.

„Drgania i wibracje. Mogą pojawić się pęknięcia budynków”.

19. Które z aspektów planowanej inwestycji w Pani/Pana opinii mogą wpłynąć na jej atrakcyjność. Proszę swoją opinie wyrazić przy użyciu skali 1-6, gdzie 1 oznacza bardzo niskie znaczenie aspektu a 6 bardzo wysokie znaczenie aspektu.



20. Czy obecnie mieszka Pani/Pan w pobliżu planowanej inwestycji?

- Tak, w bezpośrednim sąsiedztwie - 575
- Tak, w niedalekiej odległości (do 10 minut spacerem) - 273
- Tak, w pewnej odległości (powyżej 10 minut spacerem) - 91
- Nie mieszkam w pobliżu planowanej inwestycji - 58



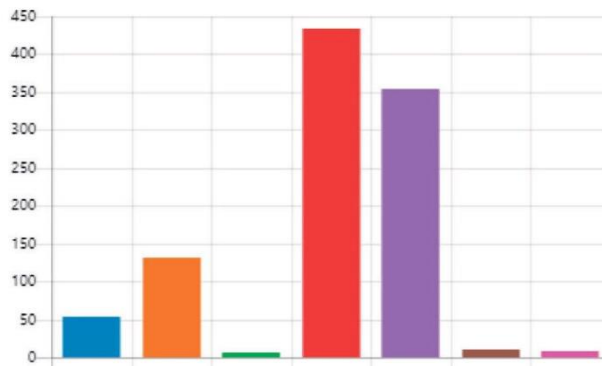
21. Proszę podać swoją płeć:

- Kobieta - 436
- Mężczyzna - 556
- Inna odpowiedź - 5



22. Jak porusza się Pani/Pan na co dzień w podróżach po Krakowie? Proszę wybrać podstawowy środek transportu.

- Pieszo - 54
- Rowerem - 131
- Hulajnogą - 6
- Tramwajem / autobusem - 433
- Samochodem - 354
- Motocyklem / skuterem - 10
- W inny sposób - 9



23. Proszę zaznaczyć odpowiedni przedział wiekowy, w którym Pani/Pan się znajduje:

- Poniżej 20 lat - 12
- 20-29 lat - 219
- 30-39 lat - 462
- 40-49 lat - 200
- 50-59 lat - 64
- 60 - 69 lat - 24
- 70 lat lub więcej - 8
- Inna odpowiedź / odmowa odpowiedzi - 8

