

Uchwała Nr XVI/205/2015
Rady Dzielnicy IV Prądnik Biały
z dnia 4 grudnia 2015 r.

w sprawie zamierzenia inwestycyjnego pn. „Budowa linii tramwajowej KST etap III (os. Krowodrza Górka – Azory) w Krakowie.

Na podstawie § 3 pkt 3 lit. g uchwały Nr XCIX/1498/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie: organizacji i zakresu działania Dzielnicy IV Prądnik Biały w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Mał. z 2014 r. poz. 1840) Rada Dzielnicy IV Prądnik Biały uchwala, co następuje:

§ 1.

Wnioskuję się o realizację wariantu A zamierzenia inwestycyjnego pn. „Budowa linii tramwajowej KST etap III (os. Krowodrza Górka – Azory) w Krakowie wraz z następującymi do niego wnioskami:

1. Od razu poprowadzić tramwaj w okolice Galerii Bronowice, ale równocześnie poprowadzić odnogę w kierunku ul. Radzikowskiego z pętlą przy ul. Rydla/Radzikowskiego. W razie braku realizacji obu odnóg tramwaju zrealizować choćby jedną z nich
2. Zmienić zakończenie trasy tramwaju na Azory na pętlę, a w przypadku braku takiej możliwości przewidzieć zamówienie specjalnego taboru tramwajowego nowej generacji (cichego i niskopodłogowego) z drzwiami po obu stronach wagonu
3. Budowy parkingu podziemnego dla mieszkańców osiedla Azory pod skrzyżowaniem ul. Weissa oraz Różyckiego
4. Zaprojektowanie od razu przynajmniej czterech poziomów parkingu w systemie P&R. W razie braku możliwości zbudowania parkingu podziemnego dla mieszkańców parking P&R powinien zostać wykonany od razu, jako 4 poziomy i winien być ogólnodostępny
5. Utrzymanie dwóch pasów wyjazdowych na ul. Weissa w kierunku do Opolskiej/Conrada
6. Zaprojektowanie i wykonanie wind zjazdowych z wiaduktu na ul. Weissa celem zapewnienia dogodnego i szybkiego dojścia do tramwaju od strony ul. Chełmońskiego i Stelmachów, (czyli od strony IKEA)
7. Wykonanie kładki lub windy lub przejście podziemnego przez ul. Opolską w rejonie skrzyżowań Opolska/Mehoffera oraz Opolska/Batalionu Skała AK/Wyki
8. Prowadzenie rękawów do prawo skrętu z ul. Batalionu Skała AK w Starą Opolską oraz ze Starej Opolskiej w Batalionu Skała AK
9. Rozważyć powstanie toru technicznego na północ od planowanego przystanku końcowego
10. Wprowadzić sygnalizację świetlną na skrzyżowaniu Weissa/Różyckiego
11. Mieszkańcom protestującym w związku z bliskością torów tramwajowych od budynków zaproponować wyjazd studyjny do budynku położonym przy torach nowej generacji (w Krakowie bądź w innym mieście)

§ 2.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący
Rady i Zarządu Dzielnicy IV Prądnik Biały
Jakub Kosek

Uzasadnienie:

Uchwała została sporządzona na wniosek ZIKiT.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych w dniach 16.11 i 17.11 br., po zapoznaniu się ze wszystkimi uwagami, wnioskami mieszkańców i przeanalizowaniu wariantów A, B i C, Rada Dzielnicy IV wskazuje do realizacji wariant A.

Wariant ten spotkał się największym poparciem podczas spotkań konsultacyjnych oraz w ocenie Rady Dzielnicy cieszył się największym poparciem wśród lokalnej społeczności.

Jednocześnie należy zauważyć, iż wariant ten wydaje się być najlepszy z uwagi na następujące czynniki: czas przejazdu, ergonomia przejazdu (najmniejsza ilość zakrętów), najmniejsza ingerencja w istniejącą przestrzeń (osiedla i parki), najmniejsza ilość wycinanych drzew i krzaków, najmniejsza ilość przecięć jezdni, najmniejszy koszt wykonania, (co daje szansę na przedłużenie trasy), oferuje najlepsze opcje przesiadkowe oraz w przyszłości daje możliwość skierowania tramwaju do Górki Narodowej), trasa w wariantcie A jest trasą, która funkcjonuje w świadomości mieszkańców od kilkudziesięciu lat (30-40lat). Nie bez znaczenia jest najłatwiejsze ustawienie priorytetu dla tramwaju właśnie przy realizacji wariantu A.

Ad1. Biorąc pod uwagę rangę i wielkość przedsięwzięcia oraz okres, jaki należy oczekiwać na przedłużenie tras tramwajowych wydaje się konieczne poprowadzenie od razu trasy tramwaju w okolice Galerii Bronowice celem obsługi kilku tysięcznego ciągle rozbudowującego się osiedla. Jednocześnie odnoga w kierunku południa os Azory wydaje się jedynym rozwiązaniem pozwalającym obsługiwać całe os Azory wraz z nową częścią przy ul. Radzikowskiego (Azory-Zachód)

Ad2. Wprowadzenie pętli tramwajowej na Azorach należy traktować, jako wariant najgorszy, ale awaryjny dla punktu nr 1/ad1, pętla pozwoli na zapewnienie obsługi najnowszym taborem tramwajowym

Ad3 i 4. Budowa stosownych parkingów wydaje się być koniecznością. Należy pamiętać, iż os Azory jest najgorszym osiedlem zabudowy blokowej pod względem parametru liczby przypadających miejsc na 100 mieszkańców (na podstawie analizy zabudowy blokowej osiedli dokonanej na potrzeby programu rehabilitacji/rewitalizacji osiedli lat 60-80)

Ad5. W każdym roku obserwujemy wzrost natężenia ruchu samochodowego w rejonie os Azory. Obserwowane jest to właśnie na ślimaku ul. Weissa wyprowadzającym ruch na ul. Opolską/Conrada. Tylko dwa pasy wyjazdowe na tej ulicy pozwolą uniknąć korków przed oknami bloków mieszkalnych, a jak wiadomo korki to spaliny i zanieczyszczenie powietrza.

Ad6. Windy na perony tramwajowe z kładki na ul. Opolskiej staną się koniecznością w przypadku braku przedłużenia trasy w okolice Galerii Bronowice. Mieszkańcy osiedli położonych między ul. Chełmońskiego i Stelmachów już dziś (przy złym dojeździe oraz komunikacji autobusowej) przechodzą na Azory celem korzystania z komunikacji miejskiej. Tym samym należy dojeżdżenie to ułatwić, najkrótszą drogą. W obecnej koncepcji wydaje się, iż obsługa mieszkańców tego rejonu nie została zupełnie przewidziana a dojeżdżenie jest lekko ujmując drogą najdłuższą na około.

Ad7. Stosowne kładki nad lub przejścia pod ul. Opolską to zwykła konieczność. Takie rozwiązania powinny być naturalną i komplementarną częścią inwestycji takiej jak tramwaj. Szczególnie, iż w części miejsc rozważano czy też planowano takie rozwiązania. Tego typu przejście to bezpieczeństwo oraz udrożnienie ul. Opolskiej.

Ad8. Takie rozwiązanie zapewni lepszą obsługę komunikacyjną mieszkańców ul. Opolskiej oraz częściowo zmniejszy korki a może przede wszystkim poprawi przepustowość skrzyżowania Opolska/Batalionu Skała AK.