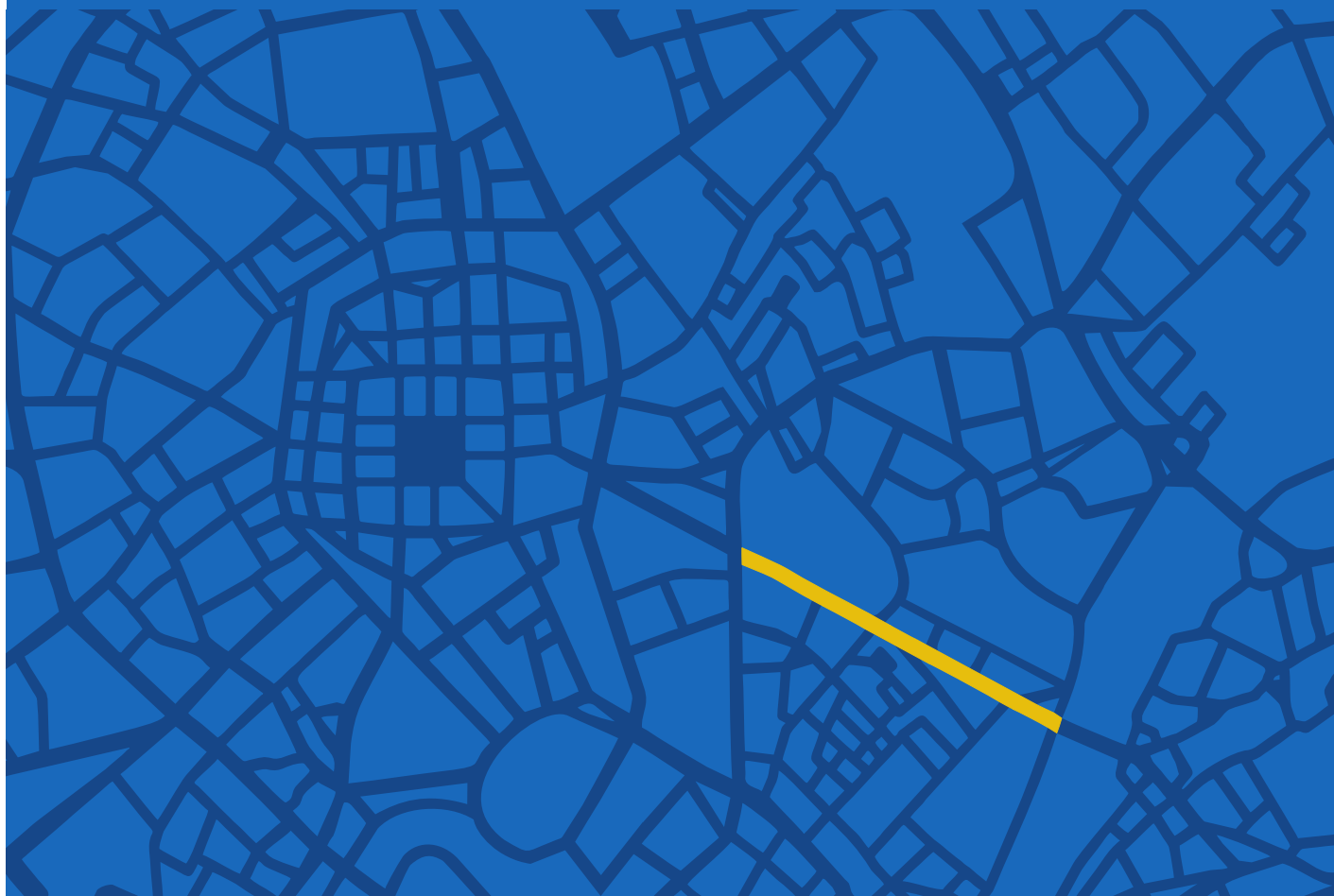


Raport
z konsultacji społecznych
w sprawie przebudowy
ulicy **Starowiślnej**
w Krakowie



Wprowadzenie



Ulica Starowiślna w Krakowie została wytyczona w 1881 roku. Jej przebieg zaczyna się przy skrzyżowaniu ulic Św. Gertrudy, Wielopole i Westerplatte, a kończy na Moście Powstańców Śląskich. Nazwa ulicy pochodzi od koryta Starej Wisły, które przecinała w miejscu dzisiejszego skrzyżowania z ulicą Dietla.

Na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci ulica ulegała zmianom, dostosowaniu funkcji do potrzeb bieżącej sytuacji społecznej i gospodarczej. W miarę wzrostu zapotrzebowania mieszkańców Krakowa na transport zbiorowy w ulicy Starowiślniej, w XX wieku zostało wprowadzone torowisko tramwajowe.

XXI wiek przynosi kolejne wyzwania dla kształtowania przestrzeni ulic w miastach, w szczególności otwierania ich na rosnące potrzeby komfortowego, komunikacyjnego ruchu pieszego i rowerowego.

W 2016 roku została opracowana koncepcja przebudowy torowiska tramwajowego - <http://mobilnykrakow.pl/audyt/koncepcja-przebudowy-torowiska-tramwajowego-w-ul-starowislnej/> Jednak planowana przebudowa ulicy według powyższego opracowanie nie rozpoczęła się.

W 2020 roku podjęto decyzję o przeprowadzeniu konsultacji społecznych dotyczących planowanej przebudowy ul. Starowiślniej na odcinku od ul. Dietla do Mostu Powstańców Śląskich.

Podstawa prawna konsultacji

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

Cel i przedmiot konsultacji społecznych

Przedmiotem konsultacji było wypracowanie wspólnie z mieszkańcami, przedsiębiorcami, przedstawicielami organizacji pozarządowych oraz innymi zainteresowanymi podmiotami, docelowego wariantu geometrii i organizacji ruchu ulicy Starowiślniej na odcinku od ul. Dietla do Mostu Powstańców Śląskich.

Przebieg



3 marca 2020 roku Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w oparciu o ww. uchwałę Rady Miasta Krakowa, uruchomił proces konsultacji społecznych publikując ogłoszenie pod adresem: <http://ztp.krakow.pl/konsultacje-starowislna/>

Pierwotny harmonogram zakładał:

- W dniach 11-16 marca 2020 rejestrację poprzez formularz online dla zainteresowanych udziałem w moderowanych warsztatach planowania partycypacyjnego.
- W dniach 17 marca - 30 kwietnia 2020 na stronie ztp.krakow.pl/konsultacje-starowislna/ możliwość wypełnienia ankiety - elektronicznego formularza konsultacyjnego, służącego zebraniu opinii interesariuszy odnośnie zamierzenia inwestycyjnego.
- W ostatnim etapie przyjmowanie indywidualnych wniosków mieszkańców podczas dyżurów eksperckich w siedzibie Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie przy ul. Wielopole 1 w terminach: 16 kwietnia od 10:00 do 13:00 oraz 17 kwietnia od 15:00 do 19:00

Z uwagi na obowiązującą od dnia 20 marca 2020 sytuację epidemiczną związaną z wystąpieniem w Polsce epidemii COVID-19, zrealizowany został następujący harmonogram konsultacji:

- W dniach 17 marca - 30 kwietnia 2020 na stronie internetowej ZTP dostępna była ankieta - elektroniczny formularz konsultacyjny.
- W dniach 8-14 kwietnia 2020 udostępniony został formularz rejestracyjny dla zainteresowanych udziałem w moderowanych warsztatach planowania partycypacyjnego przy użyciu narzędzia internetowego do prowadzenia wideokonferencji.
- W dniach 16-30 kwietnia 2020 przeprowadzonych zostało 7 moderowanych spotkań warsztatowych planowania partycypacyjnego przy użyciu narzędzia internetowego do prowadzenia wideokonferencji.
- W dniu 12 maja 2020 na prośbę uczestników odbyło się dodatkowe spotkanie podsumowujące prace trzech grup warsztatowych.

Promocja konsultacji

Od 3 marca 2020 roku informacje o konsultacjach były publikowane na stronach Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie (ztp.krakow.pl), miejskich stronach internetowych (krakow.pl, bip.krakow.pl, dialoguj.pl), następnie w lokalnych mediach (m.in.krakow.wyborcza.pl, gazetakrakowska.pl, lovekrakow.pl, eska.pl, cowkrakowie.pl). Przypomnienia o konsultacjach publikowane były również w kanałach serwisów społecznościowych (Facebook, Instagram, Twitter).

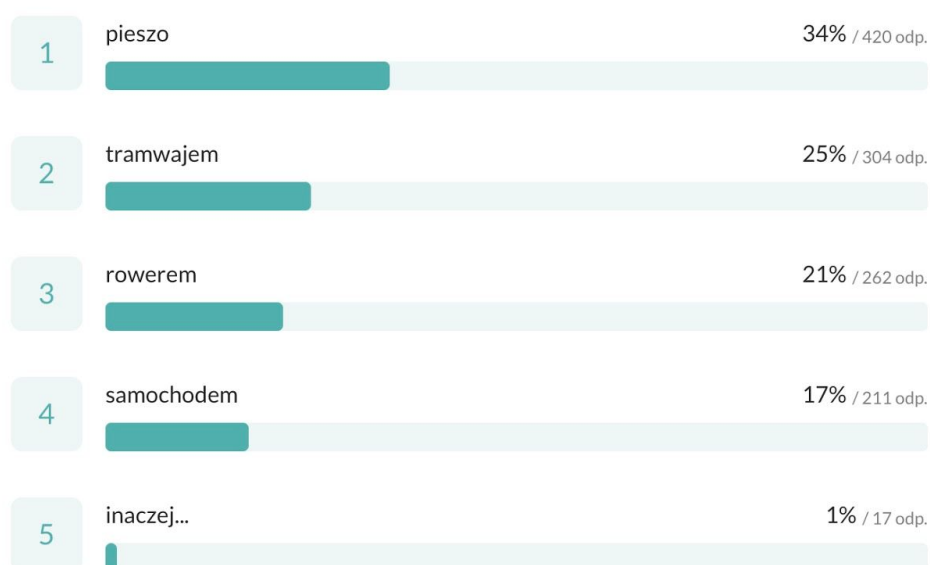
Ankieta



Zgodnie z przyjętym harmonogramem procesu konsultacyjnego, w dniach 17 marca - 30 kwietnia 2020 roku pod adresem ztp.krakow.pl/konsultacje-starowislna/ dostępny był elektroniczny formularz konsultacyjny, który zarejestrował 1214 rekordów. Wszystkie wpisy zostały poddane analizie.

Wyniki

W jaki sposób przeważnie korzysta Pani/Pan z ul. Starowiślnej?



W tym 1% odpowiedzi "inaczej" - 17 rekordów - 4 razy zostały wymienione rolki, 2 razy deskorolka, 1 raz wózek.

W pozostałych odpowiedziach ankietowani wymieniali wylistowane wcześniej sposoby przemieszczania się.

Czy przestrzeń ul. Starowiślnej powinna zostać zmieniona w stosunku do stanu obecnego?

Na pytanie z możliwością wskazania więcej niż jednej odpowiedzi ankietowani wybrali:



Szóstą opcją do wyboru była możliwość wpisania własnej propozycji zmian, z której skorzystało 4% - 53 odp. - ankietowanych. Respondenci, którzy we wcześniejszym pytaniu zadeklarowali przemieszczanie się na rolkach lub deskorolkach zgłosili potrzebę zastosowania gładkich (tzw. bez fazy) nawierzchni na chodniku - 5 wzmianek.

Najczęściej wymienianą propozycją wśród 53 osób, które zdecydowały się poświęcić więcej czasu na wyrażenie swojej opinii, była potrzeba wprowadzenia na ul. Starowiślną zieleni w formie drzew - 20 wzmianek.

Wybrane wypowiedzi:

- *“Absolutną koniecznością jest posadzenie dużych drzew (jak choćby na Rajskiej), a w miarę możliwości dodanie też DDR-u.”*
- *“Powinien zostać ograniczony do minimum ruch samochodowy i otwarty szeroki chodnik dla pieszych i ścieżka rowerowa połączone z parkiem i zasadzonymi drzewami.”*
- *“Powinien zostać wprowadzony ruch jednostronny dla samochodów, aby nie było możliwości wjazdu Starowiślną do centrum. Najlepiej byłoby, aby niemożliwy był już zjazd z Wielickiej w Limanowskiego. Centrum miasta dostępne komunikacją publiczną”*

Potrzebę poprawy dostępności transportu zbiorowego dla osób z niepełnosprawnościami ruchowymi jasno wyraził jeden ankietowany pisząc:

- *“Poruszam się na wózku i najbardziej uciążliwy jest dla mnie brak przystanków wiedeńskich”*

Dla pełni obrazu wyrażanych opinii w ankiecie konsultacyjnej należy dodać, że padały także propozycje zgoła odmienne od tych, wyrażanych przez większość ankietowanych:

- *“Moja propozycja to zaprzestanie prób zmuszenia ludzi do przesiadki z auta na sandały z wikliny. Mam dziwne wrażenie że garstka aktywnych szaleńców ma większy wpływ na kształt miasta niż ogromna większość jego mieszkańców. Może dlatego, że normalni ludzie zajmują się pracą, rodziną, hobby... a nie konsultacjami z urzędnikami w sprawie ścieżek dla rowerów czy innych stref ograniczonego ruchu.”*
- *“więcej miejsc parkingowych”*

W grupie ankietowanych, którzy opowiedzieli się za pozostawieniem obecnej geometrii ul. Starowiślniej większość stanowili użytkownicy samochodów - 61%, 18,5% pasażerowie tramwajów i 14,5% piesi.

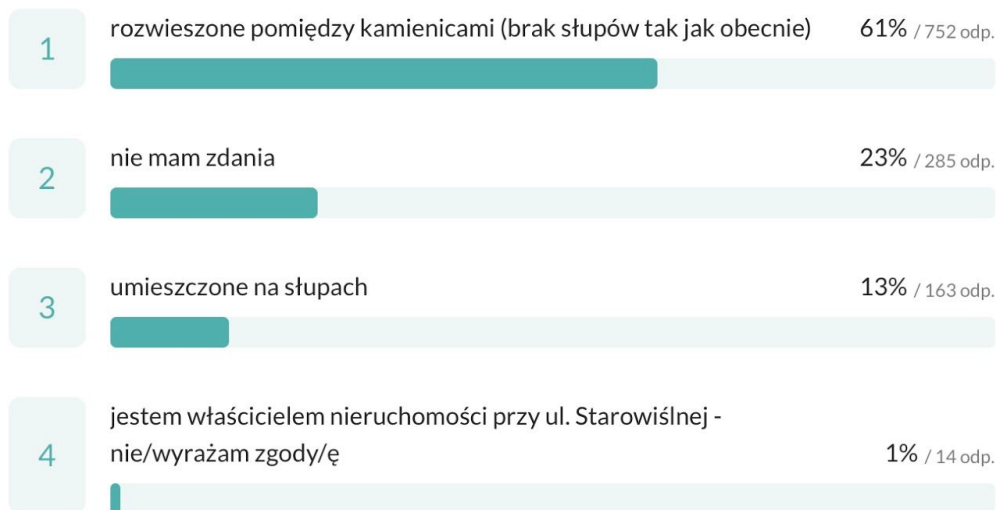
Czy uważa Pani/Pan, że przystanki tramwajowe powinny być w formie wyniesionej (tzw. wiedeńskie - tak jak przystanek Bagatela i Lubicz)?



W grupie przeciwników prawie 50% stanowili deklarujący, że samochód jest ich głównym środkiem transportu - 102 odpowiedzi.

Zaskoczeniem jest dosyć wysoki udział pieszych w tej grupie - 25% - 53 odpowiedzi.

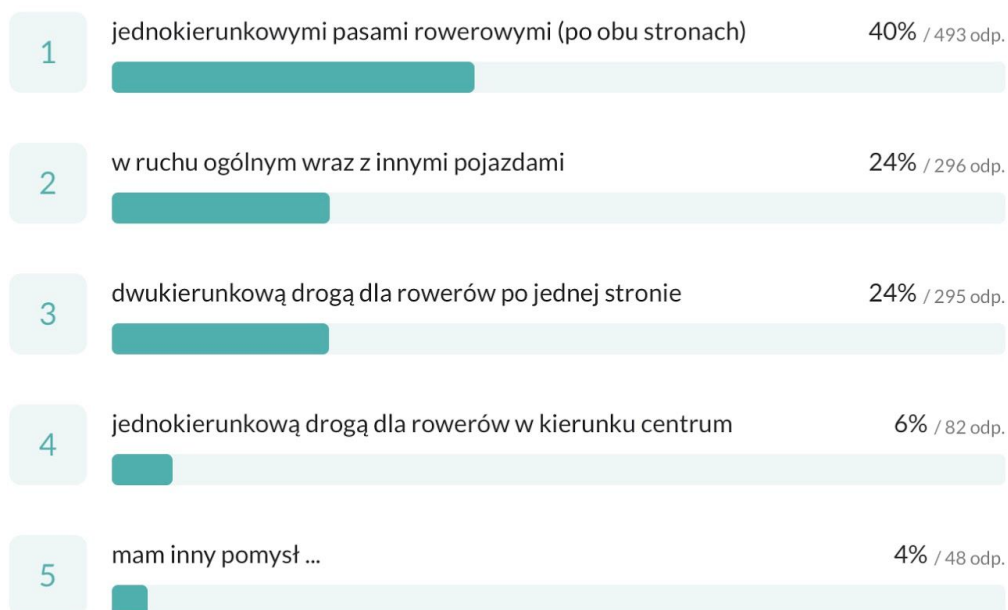
Czy uważa Pani/Pan, że oświetlenie uliczne i trakcja tramwajowa powinny być:



Grupa zwolenników pozostawienia oświetlenia ulicznego i trakcji tramwajowej zamocowanej do elewacji kamienic była zróżnicowana, ale z przewagą, co rozumiały, pieszych 31%. Pasażerowie stanowili 27% i po 20% rowerzyści i kierowcy samochodów.

W pytaniu była także możliwość wyrażenia zdania przez właścicieli budynków na ul. Starowiślniej. 14 ankietowanych wybrało tę opcję i dokładnie po połowie się podzieliło. 7 osób zadeklarowało, że jako właściciel kamienicy, wyraziliby zgodę na mocowanie do elewacji i 7 osób nie udzieliłoby tej zgody.

Jak Pani/Pana zdaniem powinien być prowadzony ruch rowerowy na ul. Starowiślnej?



Największe poparcie - 40% - wśród ankietowanych zyskała propozycja wyznaczenia jednokierunkowych pasów rowerowych po obu stronach ulicy, co może świadczyć o tym, że dotychczasowe prowadzenie ruchu rowerowego po jezdni, jest co do zasady dla rowerzystów dobrym i wygodnym rozwiązaniem, ale potrzebują oni nieco większej niezależności i przestrzeni dedykowanej tylko dla nich. Pasy rowerowe zdają się spełniać te oczekiwania. Najlichnieszą grupą wśród zwolenników pasów rowerowych stanowią piesi - 37%, co też zdaje się być zrozumiałe. Zakładając, że pasy rowerowe zostałyby wyznaczone z przestrzeni obecnych pasów ruchu, to pozostała przestrzeń mogła by być przeznaczona na poszerzenie chodników.

A które rozwiązanie dla rowerzystów było najpopularniejsze wśród ankietowanych deklarujących, że przeważnie z ulicy Starowiślnej korzystają jadąc rowerem?

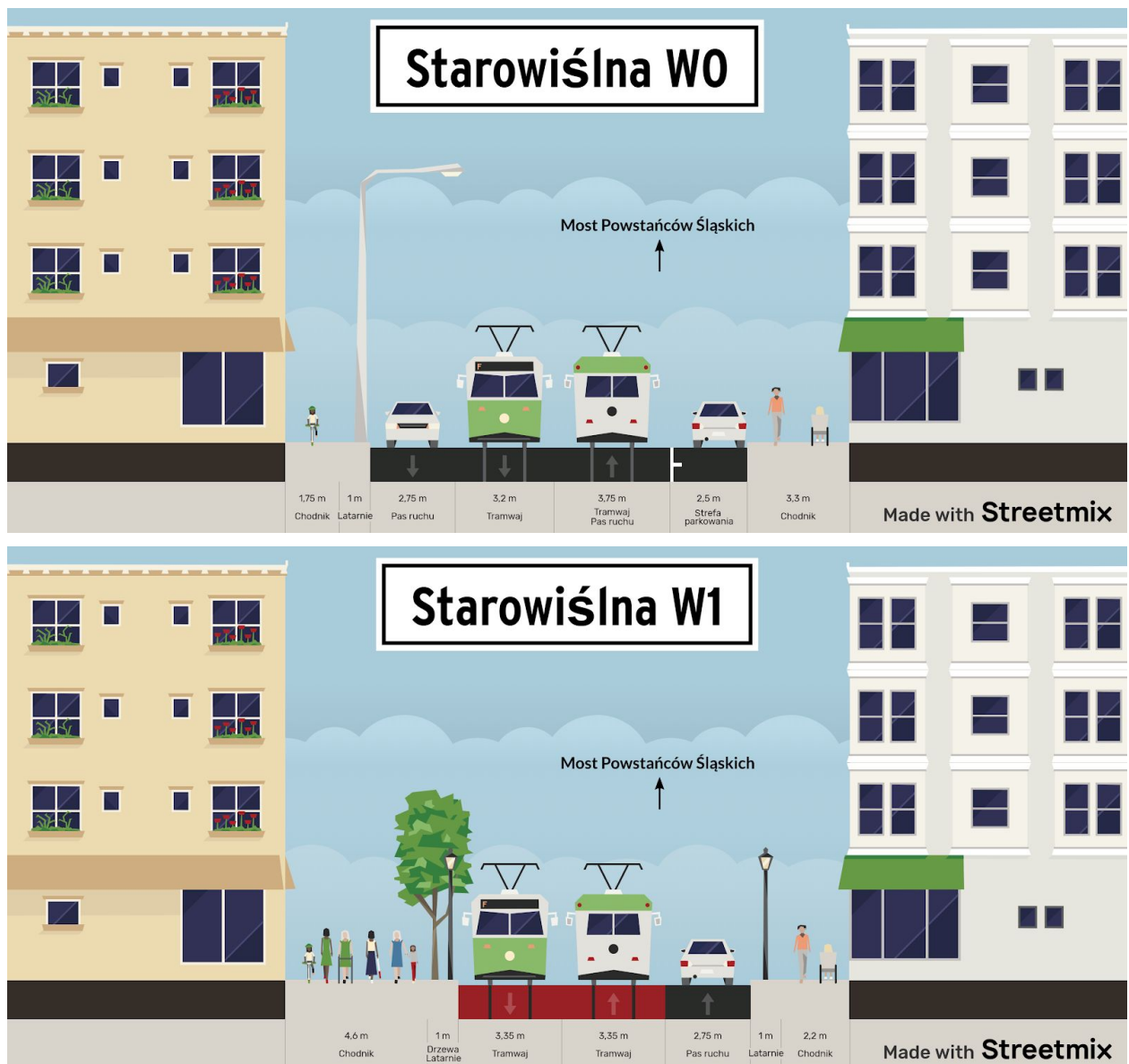
50% - 132 odpowiedzi - poparło pasy dla rowerów po obu stronach ulicy
26% - 69 odpowiedzi - chce budowy dwukierunkowej drogi dla rowerów po jednej stronie ulicy
10% - 27 odpowiedzi - uważa za dobre rozwiązanie jednokierunkową drogę dla rowerów w kierunku centrum
10% - 26 odpowiedzi - uważa, że rowerzyści powinni się poruszać w ruchu ogólnym
3% - 8 odpowiedzi - ma inny pomysł, oto jeden:

- *“jeśli ruch samochodowy będzie ograniczony do minimum, to rowery mogą poruszać się tą samą drogą, co inne pojazdy”*

Na potrzeby podjęcia dyskusji, a także zbadania nastrojów mieszkańców Krakowa, Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa we współpracy z Zarządem Transportu Publicznego w Krakowie, przygotował 3 warianty propozycji przekroju poprzecznego ulicy Starowiśnej. Wszystkie koncepcje typowego przekroju ulicy przedstawiają ją w jej najwęższym miejscu, czyli na odcinku między ulicami Dietla a Miodową.

Ankietowani zostali poproszeni o ocenę w skali od 1 do 4, gdzie 1 to złe rozwiązanie, a 4 bardzo dobre rozwiązanie.

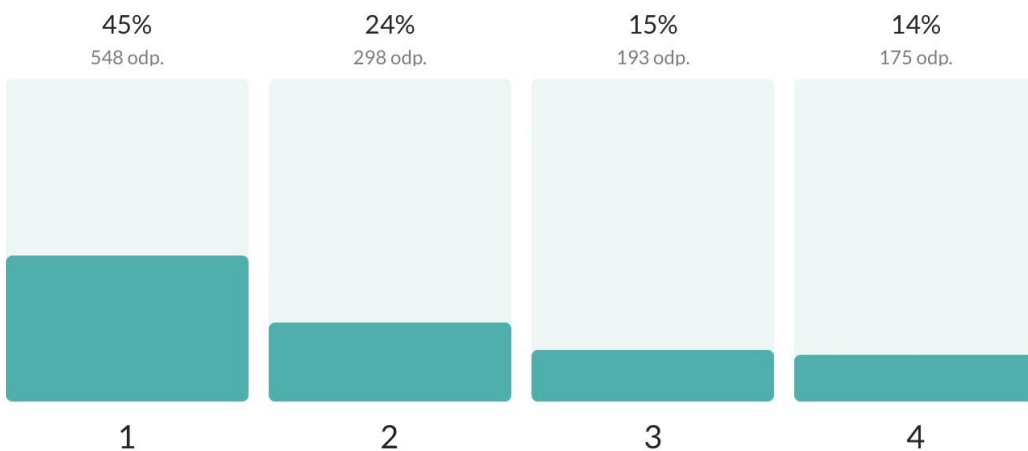
Grafika "Starowiślna W0" przedstawia typowy przekrój odpowiadający przygotowanej w 2016 roku [Koncepcji przebudowy torowiska tramwajowego w ul. Starowiśnej](#).





W skali od 1 do 4 oceń propozycję „W0” podziału przestrzeni ul. Starowiślnej dla poszczególnych grup użytkowników

2.0 Średnia ocena



Średnia ocena dla propozycji "W0" różni się w zależności od grupy użytkowników ulicy.
Najwyższą średnią ocenę - 2,7 - otrzymał wariant "W0" od kierowców samochodów.
Podróżujący tramwajami - średnia 2.
Piesi - średnia 1,8.
Rowerzyści - średnia 1,5.

Ankietowani otrzymali także możliwość wyrażenia swojej opinii dla każdego z wariantów ulicy.
W przypadku propozycji "W0" wyraziło swoje zdanie 806 ankietowanych.
Najczęściej poruszonym tematem była zieleń, a konkretnie potrzeba jej wprowadzenia w postaci drzew i krzewów - 280 wzmianek.

Wybrane wypowiedzi:

- *"Ruch samochodowy powinien być wyprowadzony z centrum w kierunku mostu. Tranzyt powinien być niemożliwy. Brak zieleni, ścieżki rowerowej. Zbyt wąski chodnik po lewej stronie. Miejsca postojowe nie powinny być na całej długości ulicy, ale na przecznicach - łącznie z miejscami postojowymi dla osób niepełnosprawnych."*
- *"Ta wersja nie wprowadza żadnych pozytywnych, nowych rozwiązań. W niewielkim stopniu udostępnia przestrzeń rowerzystom i poprawia komfort pieszym. Biorąc pod uwagę, że jest to droga w sąsiedztwie centrum na której jest sporo restauracji i sklepów, wiele ludzi korzysta z niej pieszo. Kolejnym minusem jest brak zieleni, co przy nagrzewaniu się w lecie tej ulicy powoduje, że przebywanie na niej nie należy do przyjemności."*
- *"brak zieleni, 1,75cm to zbyt wąski chodnik jak na śródmiejską ulicę (nie miną się trzy osoby), miejsca do parkowania powinny być nieliczne i głównie do obsługi usług (np. postój do 30 minut), a nie na stałe"*

W wyrażanych opiniach łatwo dostrzec zależność od sposobu przemieszczania się. I tak, najwyżej oceniający wariant "W0" - średnia 2,7 - kierowcy samochodów, pisali przykładowo tak o propozycji:

- *"Natężenie ruchu pieszego w tym miejscu jest na tyle niewielkie, że chodnik o szerokości 3,3 m jest kompletnie niepotrzebny. W ciągu od Dietla do Mostu praktycznie nie ma punktów przesiadkowych - na przystankach Miodowa i Wawrzyńca są te same linie tramwajowe. Swoją opinię wyrażam na podstawie codziennych obserwacji - pracuję w pobliżu (dojazd autem w stronę mostu), a także poruszam się pieszo (punkty usługowe) w obie strony - samochody parkujące na Starowiślniej w niczym nie przeszkadzają. Ruch jest niewielki (Korzystam z chodników po obu stronach jezdni) i nie ma potrzeby poszerzania go."*
- *"Pasy ruchu nieodzwonne w obu kierunkach. Chodnik niepotrzebnie tak szeroki, tam mało kto chodzi."*
- *"Dlaczego chcecie zmieniać coś co działa od wielu lat?? Czy tak zależy wam na pozbyciu się mieszkańców z miasta?? Na Starowiślniej wystarczy zmienić nawierzchnię choć nie jest jeszcze w złym stanie. W mieście jest pełno ulic co wołają o remont- zajmijcie się nimi a nie wprowadzanie waszych widzi mi się pod pretekstem remontu!!! Tu mieszka więcej ludzi niż wasza garstka."*

- *“Dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Strefa parkowania zamiast szerokiego chodnika - wystarczy 1.5-1.75 m po obu stronach.”*

W takim przykładowym tonie o propozycji “W0” pisali pasażerowie transportu zbiorowego - średnia ocena 2:

- *“Nic się nie zmienia; Starowiślna w W0 pozostaje komunikacyjnym ściekiem niepasującym do zabytkowego centrum miasta. Wyrzucenie z ulicy samochodów w kierunku centrum i zamiana uzyskanej szerokości na pasy rowerowe jest wskazana.”*
- *“Proszę nie wprowadzać ruchu pojazdów na torowisko tramwajowe tylko wprowadzić jeden kierunek ruchu dla pojazdów innych niż KMK i rowery.”*
- *“Ruch tramwajowy powinien zostać rozdzielony od ruchu indywidualnego tak aby zapewnić wysoką sprawność tego środka transportu. Pomiędzy pasami dla zbiorkomu i samochodów powinien być umieszczony separator ruchu.”*
- *“Ulica Starowiślna powinna mieć charakter deptaka i ograniczać ruch aut do centrum. Dodatkowo ścieżka rowerowa może się znaleźć pod nowym wiaduktem PKP”*
- *“Brak zieleni, taka pustynia, brak wyniesionego torowiska, co skutkuje blokowaniem tramwajów jak obecnie”*
- *“Wspólny pas ruchu dla samochodów i tramwajów będzie skutkowało opóźnieniami tramwajów, które będą stać w korkach razem z samochodami”*
- *“Ta koncepcja pozbawia tramwaju jednej z jego największego atutu - przewidywalnego czasu przejazdu. Tramwaj musi mieć bezwzględne pierwszeństwo.”*
- *“brak zmian w stosunku do stanu obecnego, wciąż pełno samochodów i pewnie parkujące na chodniku, brak ścieżki rowerowej”*

Ulica Starowiślna w formacie “W0” dla pieszych - średnia 1,8 - przedstawia się przykładowo tak:

- *“Powinien zostać ograniczony do minimum ruch samochodowy (np. droga jednokierunkowa lub wyłączenie ruchu samochodowego). Powinno zostać uwzględnione więcej przestrzeni dla zieleni.*
- *“Za mało miejsca dla pieszych, na chodniku często parkują samochody, w rzeczywistości miejsca dla pieszych jest dużo mniej. Dodatkowo, nie ma jak wygodnie i bezpiecznie jechać rowerem.”*
- *“Ta propozycja jest najbardziej niekorzystna ponieważ jedynie częściowo bierze pod uwagę interes pasażerów komunikacji zbiorowej a nie poprawia nic dla pieszych i rowerzystów którzy pozostaną tam otoczeni pojazdami w betonowej przestrzeni...”*
- *“Brak zieleni, drzew. W lecie tak zaprojektowaną ulicą nie będzie dało się chodzić - upał będzie nie do wytrzymania, co znamy z wielu krakowskich ulic. Drzewa są konieczne!”*
- *“Tak ważna ulica nie powinna być parkingiem. Należy zadbać o pieszych i rowerzystów (ścieżka rowerowa, zieleń). Dojazd do centrum jest zapewniony przez tramwaje i powinniśmy ograniczać w tym obszarze ruch samochodów.”*
- *“Uważam, że należy całkowicie wyprowadzić ruch samochodowy i zostawić jedynie komunikację miejską oraz zbudować wygodne ścieżki rowerowe, stworzyć maksymalnie dużo*

przestrzeni na zieleni, ale nie w donicach, tylko prawdziwą żywą zieleni i oddać ulicę Mieszkańcom, którzy mają dość całodobowego hałasu i wdychania spalin”

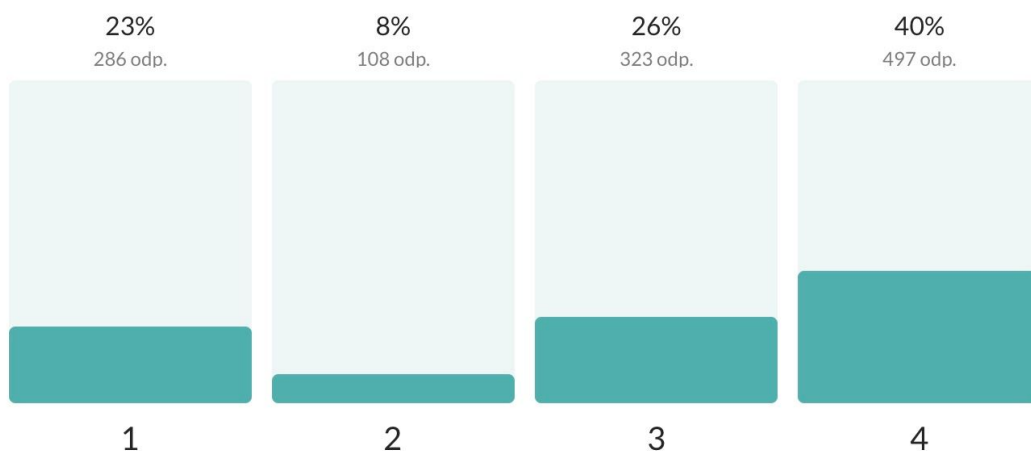
Najniższą średnią ocenę 1,5 przyznali koncepcji “W0” użytkownicy rowerów. Przykładowe opinie:

- “nieinkluzywnie - gdzie DDR, zieleni, mała architektura?”
- “Pozostawienie tego co jest obecnie, z drobną różnicą polegającą na wyznaczeniu miejsc postojowych na obecnym pasie ruchu, owszem daje więcej przestrzeni pieszym, ale wciąż pozostaje bez wpływu na natężenie ruchu samochodowego, który na tej ulicy powinien zostać zredukowany, np. czyniąc Starowiślną ulicą bez przejazdu. Tego rodzaju rozcięcia ulic są stosowane na ulicach z transportem zbiorowym. kontrolować dostęp można albo kamerami, albo fizycznymi (ruchomymi) barierami np. wysuwanymi słupkami. Z uwagi na natężenie ruchu tramwajowego lepszym rozwiązaniem wydają się być kamery automatycznie wysyłające mandaty za naruszenie zakazu wjazdu (ruchu).”
- “Tramwaje i rowerzyści notorycznie staliby za samochodami, jak najbardziej ograniczyć należy parkowanie na tej ulicy, aby była przestrzeń większą dla pieszych i rowerzystów”
- “uwzględnić, że idealnym rozwiązaniem byłoby zawieszenie latarni na linach nad ulicą i wykorzystanie odzyskanej przestrzeni na posadzenie drzew”



W skali od 1 do 4 oceń propozycję „W1” podziału przestrzeni ul. Starowiślniej dla poszczególnych grup użytkowników

● 2.8 Średnia ocena



Średnia ocena dla propozycji "W1" oczywiście różni się w zależności od grupy użytkowników ulicy.

Najwyższą średnią ocenę - 3,2 - otrzymał wariant "W1" od pieszych.

Rowerzyści - średnia 3.

Podróżujący tramwajami - średnia 3.

Kierowcy samochodów - średnia 1,4.

Z możliwości wyrażenia otwartej opinii dla wariantu "W1" skorzystało 825 ankietowanych. Znow bardzo często wzmiankowanym tematem była zieleń i drzewa, blisko 200 razy.

Wybrane wypowiedzi:

- *"Po drugiej stronie też powinny być drzewa"*
- *"Drzewa super"*
- *"Brakuje drzew również po drugiej stronie ulicy."*
- *"Drzewa w mieście obniżają temperaturę. Niwelują wyspy gorąca. Brawo!"*
- *"Ciekawa propozycja, w której pojawiają się również drzewa, jednak brakuje ścieżek dla rowerzystów."*

W wyrażanych opiniach znow łatwo dostrzec zależność od sposobu przemieszczania się. Piesi, grupa najwyżej oceniająca wariant "W1" - średnia 3,2 - tak piszą przykładowo o propozycji:

- *"Wg mnie to idealne proporcje. Ruch samochodowy powinien być ograniczony."*
- *"Bardzo dobrze, tylko co z rowerami, może choć jeden pas da się dla nich wydzielić?"*
- *"Spośród 3 proponowanych wariantów ten jest najlepszy. Jest przynajmniej jeden szeroki chodnik i zacienienie w postaci drzew. Wprowadzając ruch jednokierunkowy zmniejszy się hałas i komfort przemieszczania się innym użytkownikom ruchu, poprawi się też bezpieczeństwo. Według mnie jest ten wariant to minimum jak na centrum Krakowa."*
- *"To najlepsze rozwiązanie, szczególnie dla najmniej uprzywilejowanych i najsłabszych uczestników ruchu. Co więcej zgodne jest ono ze współczesnymi trendami organizowania ruchu w przestrzeni miejskiej i podniesie atrakcyjność tej - bądź co bądź reprezentacyjnej ulicy w centrum miasta."*
- *"Należy całkowicie zakazać ruchu samochodów i zostawić jedynie komunikację miejską, wybudować ścieżki rowerowe po obu stronach jezdni, stworzyć jak najwięcej zieleni, ale prawdziwej, a nie w donicach i oddać przestrzeń ludziom. Mamy dość całodobowej gehenny tranzytowej, smrodu spalin i hałasu. Mamy prawo do wypoczynku we własnych domach, teraz nie możemy otworzyć okna."*
- *"nareszcie XXI wiek"*
- *"Super rozwiązanie poprzez wprowadzenie drzew. Wiem, że konserwator może marudzić, że dawniej drzew w centrum nie było, ale dawniej nie było też problemu z ociepleniem klimatu i tak długich upałów jak ostatnio, będzie się to powtarzać, jeśli nie nasilać. Jeśli ktoś miał okazję w zeszłym roku iść na piechotę przez miasto, gdzie cały beton wokół nie pozwalał niemal oddychać i nagle weszło się pod jakiekolwiek drzewo od razu pojawiała się ulga i możliwość oddechu. Jeśli mamy przetrwać kolejne lata bardzo potrzebujemy wstawiać drzewa, gdzie tylko się da. Do rozwiązania mam tylko jedną uwagę - przydałby się kontrapas dla rowerów, tam gdzie nie ma pasa ruchu (po lewej stronie), chodnik po lewej jest dość*

szeroki, więc możnaby z niego trochę odjąć na ten cel. Idealnie jakby był wydzielony pas dla rowerów, również tam gdzie jest pas ruchu, ale rozumiem, że na to może braknąć miejsca i zieleni w tym wypadku jest jednak ważniejsza.”

- *“Najlepszy z projektów, ale nie idealny. Lepsze byłoby wiszące oświetlenie albo chociaż częściowo, a latarnie na przemian z drzewami. Zieleni mogłaby być po dwóch stronach, po jednej ogrody deszczowe (zmiany klimatu, susza w mieście). Skwer przy Dajworze mógłby zostać otwarty, poszerzony, zamieniony w ogród deszczowy. Brak ścieżki rowerowej. Miejsca postojowe powinny mieć charakter czasowy, np. 20 min. Kilka ławek pod drzewami też mogłoby się tam znaleźć”*

A w takim przykładowym tonie o propozycji “W1” pisali rowerzyści i pasażerowie transportu zbiorowego. Obie grupy oceniły wariant na 3:

- *“Z chodnika 4,6 m warto wydzielić część na ścieżkę rowerową.”*
- *Ten projekt jest najlepszy dla mieszkańców miasta, przekonuje ludzi, że miasto jest przyjazne, otwarte, takie w którym chce się mieszkać, a nie z niego uciekać”*
- *“Mniej aut - duży plus, więcej zieleni - jeszcze większy plus. Brak ścieżki rowerowej - duży minus.”*
- *“Znacznie lepsze propozycja. Przy założeniu dobrze zaplanowanego rozcięcia ulicy, poprzez wyłączenie jakiegoś odcinka, np. Miodowa - Berka Joselewicza, możnaby się pokusić o dopuszczenie jednokierunkowo samochodów po torowisku (to będzie tylko ruch źródłowo-docelowy). Odzyskaną przestrzeń można oddać dla ruchu rowerowego lub pod chodniki. Tak szerokie chodniki przyniosą biznesowi znacznie więcej korzyści.”*
- *“Zdecydowanie bardziej atrakcyjna przestrzeń. Ruch rowerowy W kierunku centrum powinien moim zdaniem być wpuszczony na torowisko w miejscach najwęższych. Tam gdzie szerokość ulicy pozwoli wydzielić 1,5 m ddr i 4 m chodnika powinno się to wprowadzić.”*
- *“Brak drogi dla rowerów, problem z dwukierunkowością Starowiślnej dla rowerzystów. Jeśli ten projekt wyklucza dwukierunkowość dla rowerzystów i forsuje ruch rowerowy na pasie ruchu ogólnego (co jest akceptowalne), to pojawia się problem z wykorzystaniem szerokiego chodnika do nielegalnej jazdy rowerzystów w przeciwnym kierunku. Ogólnie: ocena tych propozycji zależy od (nieznanych mi) planów organizacji ruchu na równoległych ulicach (Halickiej). Jeżeli na Halickiej będzie poprowadzony ruch rowerowy w kierunku przeciwnym, to proponowany tu projekt Starowiślnej jest całkiem dobry. Jeśli nie, to - moim zdaniem - szeroki chodnik i brak DDR w dwóch kierunkach, będzie sprzyjał nielegalnej i niebezpiecznej jeździe rowerzystów właśnie po chodniku.”*
- *“Mniejsza liczba pasów ruchu samochodowego sprawia, że ulica jest przyjaźniejsza dla pieszych”*
- *“Na plus usunięcie samochodów w stronę centrum; brak infrastruktury rowerowej. Proponuję zamianę torowiska na trawiaste - bardzo pożądana przez mieszkańców zmiana i dodanie zieleni.”*

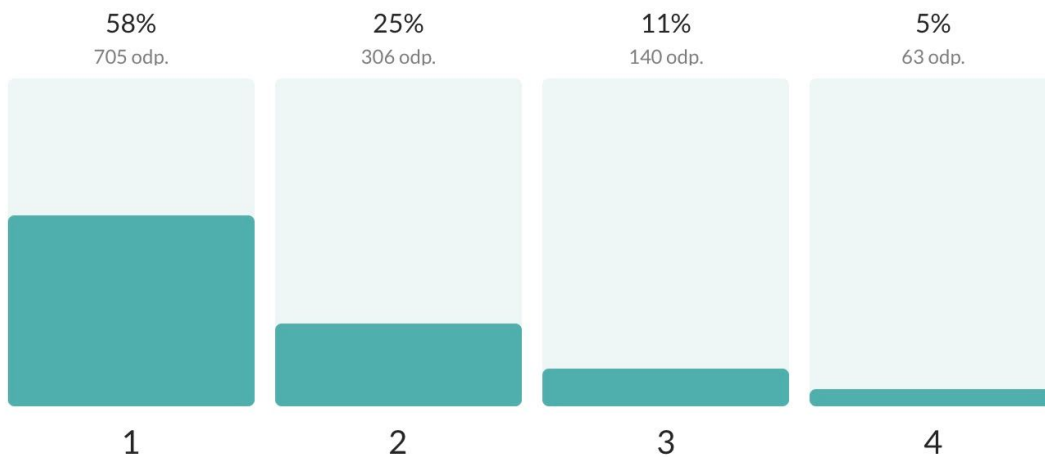
Kierowcy natomiast niestrudzenie bronią się przed zmianami oceniając wariant "W1" na 1,4:

- *"Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na tym odcinku Starowiślnej to absurd (sam akurat poruszam się nią tylko od Dietla do mostu, więc nie kieruje się tu własnym interesem). Naprawdę trudno mi sobie wyobrazić cel wprowadzenia tam chodnika o łącznej (z infrastruktura) szerokości 8,8 m (prawie tyle co wszystkie jezdnie). Nigdy nie miałem trudności z pieszym przemieszczaniem się po tych chodnikach."*
- *"Brak pasa ruchu dla samochodów w stronę centrum spowoduje ogromne utrudnienia i korki np na al. Daszyńskiego"*
- *"Zupełnie niepotrzebne tak szerokie chodniki i ruch jednokierunkowy, który utrudnia poruszanie się po mieście. To nie jest przestrzeń spacerowa tylko jedna z głównych ulic miasta. Przestrzeń spacerowa powinna być zaaranżowana na wydzielonych terenach zielonych a nie przy głównych jezdniach wśród spalin i hałasu."*
- *"Nie wyrażam zgody na jednokierunkową ulicę Starowiślną. Nasadzenia w mojej ocenie będą podobnie jak donice na Placu Nowym usychały bądź służyły za toaletę pijanym turystom z Wielkiej Brytanii."*
- *"Jednokierunkowa Starowiślna sparaliżuje miasto."*
- *"Ruch samochodowy w jedną stronę to zbrodnia!!"*
- *"Ludzie muszą mieć możliwość korzystania z aut ze względu na pracę (jej specyfikę), na starsze osoby itp. Brak możliwości dojazdu w kierunku centrum dla mieszkańców miasta (takich od urodzenia), bo jakiś gość mieszka z piątką innych w jednym mieszkaniu i jest aktywistą rowerowym to nie rozwiązanie."*
- *"Dlaczego chcemy na siłę ograniczać dojazd dla mieszkańców samochodami"*
- *"Starowiślna to jeden z głównych węzłów komunikacyjnych w tym rejonie. Popieram zieleń w wielu wydaniach, natomiast ulice powinny zostać ulicami i przede wszystkim zachować przepustowość."*



W skali od 1 do 4 oceń propozycję „W2” podziału przestrzeni ul. Starowiślniej dla poszczególnych grup użytkowników

1.6 Średnia ocena



Średnia ocena dla propozycji “W2”, podobnie jak we wcześniejszych przypadkach, różni się w zależności od grupy użytkowników ulicy.

Najstąbiej oceniona propozycja otrzymała najwyższą średnią ocenę - 1,9 - od pasażerów tramwajów, zapewne dlatego, że torowisko jest odseparowane od ruchu samochodowego.

Kierowcom samochodów ten wariant nie przypadł jednak do gustu - średnia 1,6.

Piesi - średnia 1,5.

Rowerzyści - średnia 1,4.

W przypadku wariantu “W2” dodatkową opinię wyraziło 788 ankietowanych.

Znów najczęściej wzmiankowanym tematem była zielen i drzewa - w ponad 300 przypadkach.

Wybrane wypowiedzi:

- *“Za mało miejsca dla pieszych, brak pasa rowerowego, brak drzew. Nie jest to dobre rozwiązanie dla pieszych.”*
- *“Apeluję o przeniesienie oświetlenia na kamienice i wygospodarowanie miejsca na drzewa lub rowerystów.”*
- *“betonowa pustynia”*
- *“Brak zieleni wysokiej - między torowiskiem a jezdnią trawnik nie wyrośnie. Powiększamy betonową pustynię, temp. chodnika w okresie letnim dochodzi do 65 stopni. Wąskie chodniki. Zbliżenie torowisk do wschodniej strony ulicy niekorzystne akustycznie dla mieszkańców.”*

Jakie przykładowe opinie wyrażali pasażerowie tramwajów, którzy ocenili propozycję najwyżej, ale i tak tylko na 1,9:

- *“Miejsca parkingowe istnieją na ul. Dietla i bocznych od Starowiślnej, a stworzenie pasa parkingowego tylko zachęci kierowców do wjeżdżania do centrum, co jest sprzeczne ze strategią transportową Krakowa. Brakuje zieleni i infrastruktury rowerowej.”*
- *“Za dużo betonu. Na plus wydzielenie pasów tramwajowych. Na minus brak jakiegokolwiek infrastruktury dla rowerzystów, oraz latarnie zajmujące miejsce, gdy można je zamontować wiszące na budynkach”*
- *“brak zieleni. tramwaje bliżej jednej strony co zwiększy hałas. zaletą taka sama szerokość chodników po obu stronach. zlikwidować pas samochodowy, ruch po pasie tramwajowym. miejsca parkingowe po obu stronach przedzielone drzewami.”*
- *“Nie ma większego sensu narażać pieszych wysiadających z tramwaju którzy będą wchodzić bezpośrednio pod auta na dwupasie (dzieci, osoby starsze są szczególnie narażone)”*
- *“Na ul. Starowiślnej nie powinna znajdować się strefa parkowania, która może zwiększyć ruch samochodowy (poprzez dostępność miejsc parkowania), a tym samym przyczynić się do wzrostu zanieczyszczenia powietrza. Miejsca parkingowe dla mieszkańców ul. Starowiślnej powinny być zapewnione na "bocznych" ulicach”.*
- *“Warto rozważyć zielone torowisko”*

Kierowcy samochodów zazwyczaj nieprzychylnie wyrażali się na temat propozycji “W2”. Większość krytykowała jednokierunkowość ulicy, ale znalazł się też inny powód dla niskiej oceny - średnia 1,6 :

- *“Zbyt duża przestrzeń dla samochodów. Jako kierowca (jeżdżę około 200 km dziennie po Krakowie) uważam, że nie potrzeba tutaj ruchu w obu kierunkach.”*
- *“Głupota likwidacja ruchu w jedną stronę to jak mają ludzie wracać do domu na około Krakowa?”*
- *“Znów niepotrzebny ruch jednokierunkowy, już wystarczająco musimy produkować smog przez takie rozwiązanie, przykładem jest Plac Nowy gdzie zamiast przejechać dokładnie 250 metrów musimy jechać 2,5 km!!!”*
- *“Nie wyobrażam sobie aby ludzie nauczyli się takiej reorganizacji, obawiam się o pieszych”*

Piesi:

- *“Zbędna strefa parkowania - uwzględnić jedynie kilka miejsc dla wyładunku towaru.”*
- *“Za dużo miejsca dla samochodów, osoby wysiadające z tramwaju musiałyby przechodzić przez dwa pasy ruchu”*
- *“Z perspektywy tramwaju lepsze niż pierwsza opcja, jednak wciąż, tak wąski chodnik sprawi że komfort pieszych będzie minimalny”*
- *“Starowiślna łączy Podgórze z Kazimierzem i Śródmieściem - stanowi istotny ciąg pieszy dla mieszkańców i turystów - dlatego powinna zapewniać pieszym swobodną komunikację. W2 nie spełnia ww. Funkcji.”*

- *“Rozwiązanie promuje ruch samochodowy. Wsiadanie do tramwaju poruszającego się w stronę mostu odbywałoby się od ulicy, na której ze względu na brak innych "przeszkód" (np. zaparkowane samochody) kierowcy mogliby zapominać o ograniczeniu prędkości.”*

Rowerzyści:

- *“Brak zieleni, mała ilość miejsca dla pieszych. Pomimo pozornego odseparowania tramwajów, pozostaną kolizyjne lewoskręty. Również tramwaje będą musiały się dwukrotnie przeplatać z ruchem samochodowym przed mostem i skrzyżowaniem z Dietla w związku z obecnym przekrojem który tam istnieje.”*
- *“Brak miejsca dla rowerów! Brak możliwości poruszania się rowerem w kierunku od mostu do centrum. Ponadto w takim układzie w kierunku mostu ruch samochodowy i rowerowy odbywa się jednym pasem, a pas ten jest oddzielony od pasa tramwajowego. Oznacza to, że kierowcy nie mogą wyprzedzać rowerzystów, a zwykle brak im cierpliwości do powolnej jazdy za rowerem, co rodzi niebezpieczne sytuacje. Oprócz tego oznacza to także, że rowerzyści muszą stać w korku z samochodami, co przeczy idei poruszania się rowerem po mieście. Kierowcy najczęściej tak ustawiają samochody w korku, że wypełniają cały pas ruchu i nie ma możliwości ich wyminięcia bez wjeżdżania na chodnik.”*

Punktem kulminacyjnym ankiety było pytanie prośba o wskazanie najlepszego zdaniem ankietowanych wariantu ul. Starowiślnej.

Którą z propozycji geometrii i organizacji ruchu ul. Starowiślnej Pani/Pan preferuje?



Najwyższe poparcie dla koncepcji “W1”, zważywszy na wcześniej wystawiane oceny, było oczywiste. Podobnie jak wysokie zadowolenie kierowców z propozycji “W0”.

Poniżej wyniki preferencji wariantu w zależności od grupy użytkowników ulicy:

Piesi

- Starowiślna W1 - 83% - 349 odp.
- Starowiślna W0 - 11% - 49 odp.
- Starowiślna W2 - 5% - 22 odp.

Rowerzyści

Starowiślna W1 - 88% - 231 odp.

Starowiślna W0 - 9% - 24 odp.

Starowiślna W2 - 2% - 7 odp.

Pasażerowie

Starowiślna W1 - 68% - 209 odp.

Starowiślna W0 - 18% - 57 odp.

Starowiślna W2 - 12% - 38 odp.

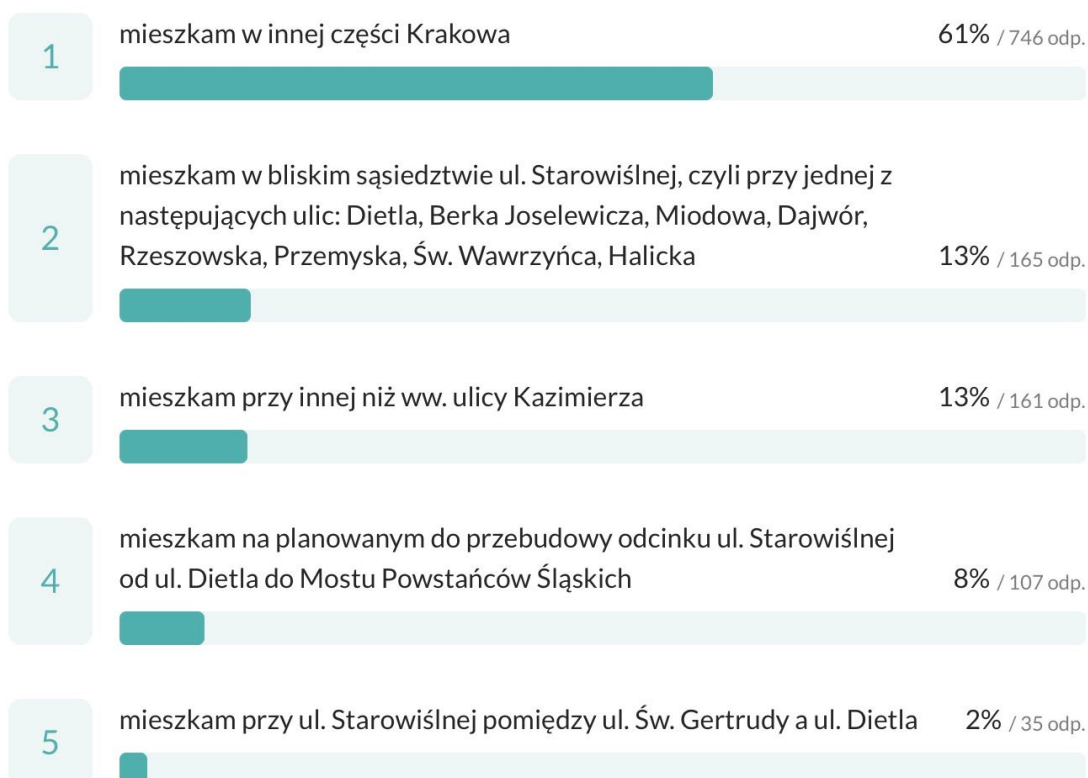
Kierowcy

Starowiślna W0 - 73% - 155 odp.

Starowiślna W1 - 15% - 32 odp.

Starowiślna W2 - 11% - 24 odp.

Podaj proszę rejon zamieszkania



Analizując tylko ankiety grupy respondentów, którzy zadeklarowali, że mieszkają przy ul. Starowiślniej, bądź w jej najbliższej okolicy, czyli w sumie **468 ankiet**, wyniki wybranych pytań kształtowały się następująco:

W jaki sposób przeważnie korzysta Pani/Pan z ul. Starowiślnej?

Pieszo - 39% - 184 odp.
Samochodem - 26% - 123 odp.
Rowerem - 19% - 89 odp.
Tramwajem - 13% - 64 odp.
Inaczej - 1% - 8 odp.

Czy przestrzeń ul. Starowiślnej powinna zostać zmieniona w stosunku do stanu obecnego?

Na pytanie z możliwością wskazania więcej niż jednej odpowiedzi anketowani wybrali:

Powinna zostać wprowadzona zieleń (np. drzewa, krzewy) - 56% - 265 odp.
Powinna pozostać bez zmian (jedynie remont nawierzchni) - 30% - 141 odp.
Powinna powstać droga dla rowerów - 23% - 110 odp.
Powinny zostać poszerzone chodniki - 20% - 94 odp.
Powinny pojawić się elementy małej architektury (ławki, stojaki na rowery, donice z zielenią, kosze) - 16% - 74 odp.

Czy uważa Pani/Pan, że przystanki tramwajowe powinny być w formie wyniesionej (tzw. wiedeńskie - tak jak przystanek Bagatela i Lubicz)?

Tak - 55% - 260 odp.
Nie - 27% - 126 odp.
Nie mam zdania - 18% - 82 odp.

Czy uważa Pani/Pan, że oświetlenie uliczne i trakcja tramwajowa powinny być:

rozwieszane pomiędzy kamienicami (brak słupów tak jak obecnie) - 58% - 283 odp.
nie mam zdania - 20% - 97 odp.
umieszczone na słupach - 15% - 75 odp.

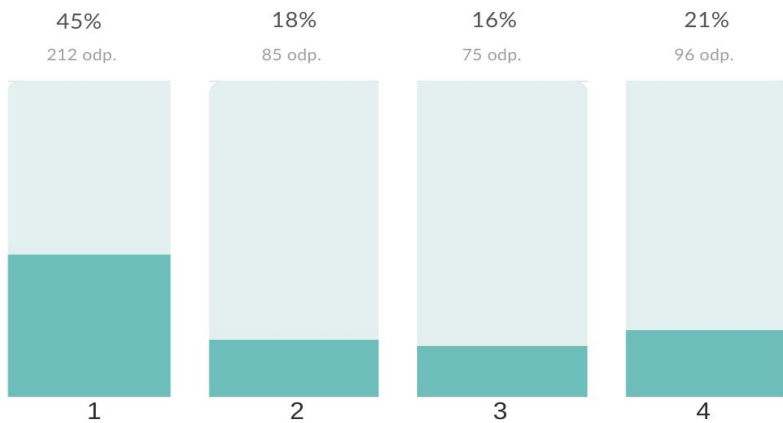
Jak Pani/Pana zdaniem powinien być prowadzony ruch rowerowy na ul. Starowiślnej?

jednokierunkowymi pasami rowerowymi (po obu stronach) - 36% - 167 odp.
w ruchu ogólnym wraz z innymi pojazdami - 34% - 158 odp.
dwukierunkową drogą dla rowerów po jednej stronie - 20% - 96 odp.
jednokierunkową drogą dla rowerów w kierunku centrum - 6% - 28 odp.
mam inny pomysł - 4% - 19 odp.



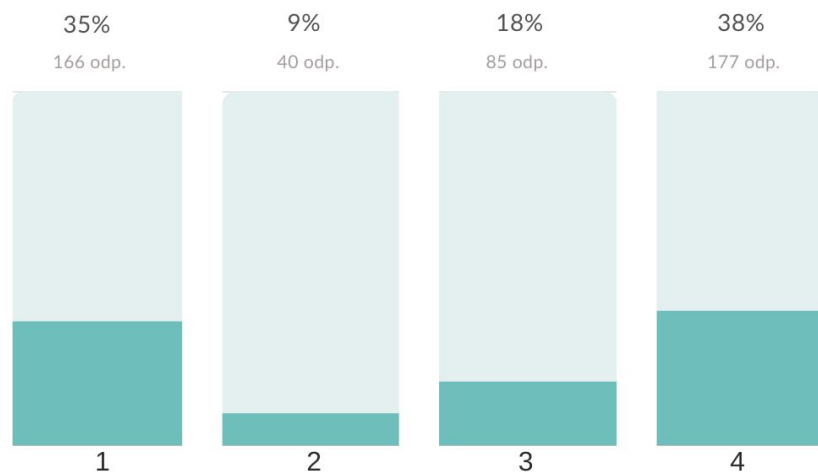
W skali od 1 do 4 oceń propozycję „W0” podziału przestrzeni ul. Starowiślniej dla poszczególnych grup użytkowników

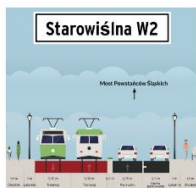
2.1 Średnia ocena



W skali od 1 do 4 oceń propozycję „W1” podziału przestrzeni ul. Starowiślniej dla poszczególnych grup użytkowników

2.6 Średnia ocena

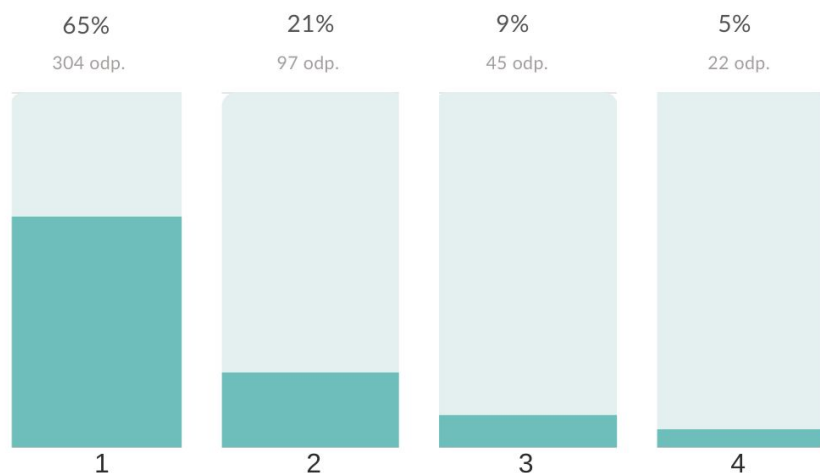




W skali od 1 do 4 oceń propozycję „W2” podziału przestrzeni ul. Starowińskiej dla poszczególnych grup użytkowników



1.5 Średnia ocena



Którą z propozycji geometrii i organizacji ruchu ul. Starowińskiej Pani/Pan preferuje?

Grupa 468 ankietowanych deklarujących, że mieszka przy ul. Starowińskiej lub w jej najbliższej okolicy w kluczowym pytaniu odpowiedziała:



Starowińska W1 58% / 275 odp.



Starowińska W0 34% / 161 odp.



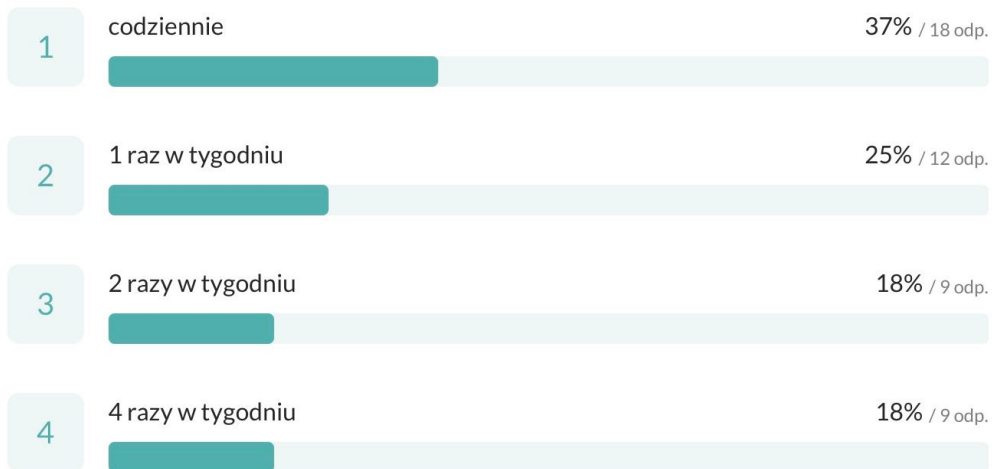
Starowińska W2 7% / 32 odp.



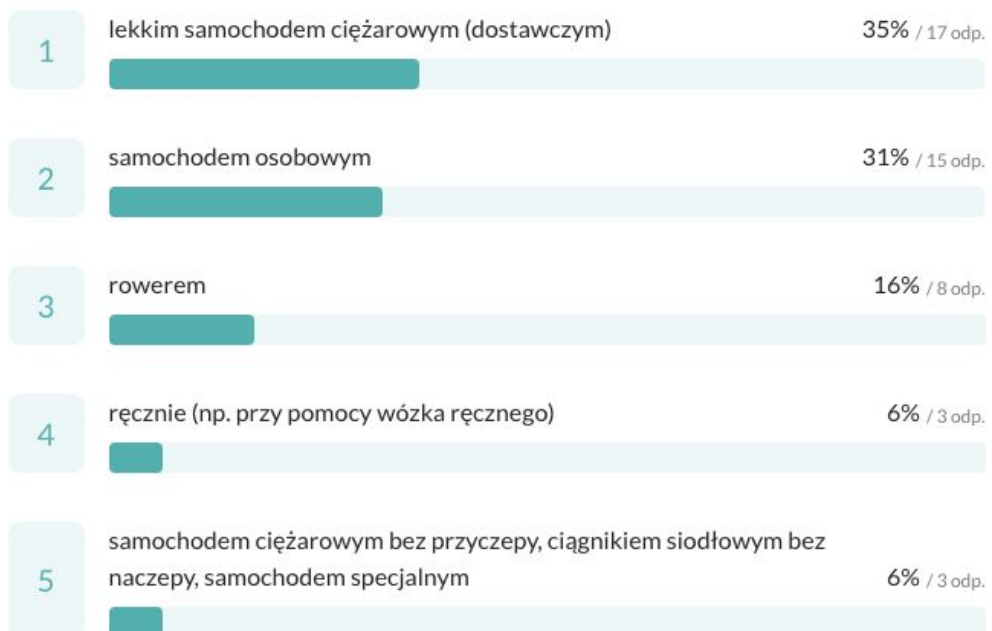
Elektroniczny formularz konsultacyjny dla znakomitej większości ankietowanych - 96% - kończył się prośbą o podanie rejonu zamieszkania. Dla prowadzących działalność gospodarczą przy planowanym do przebudowy odcinku ul. Starowińskiej ankieta dawała możliwość

udzielenia odpowiedzi na dodatkowe pytania. Tę część formularza wypełniło 48 respondentów - 4%.

Proszę podać liczbę dostaw w tygodniu?



Proszę podać jakim środkiem transportu realizowana jest dostawa (dowóz)?



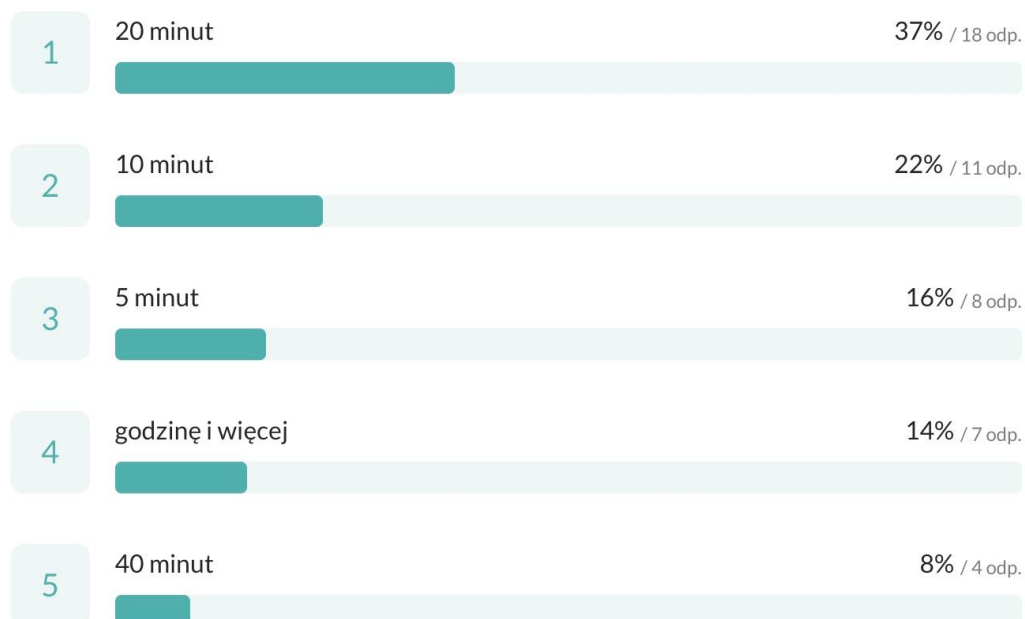
Czy pojazd dostawy parkuje pod lokalem?



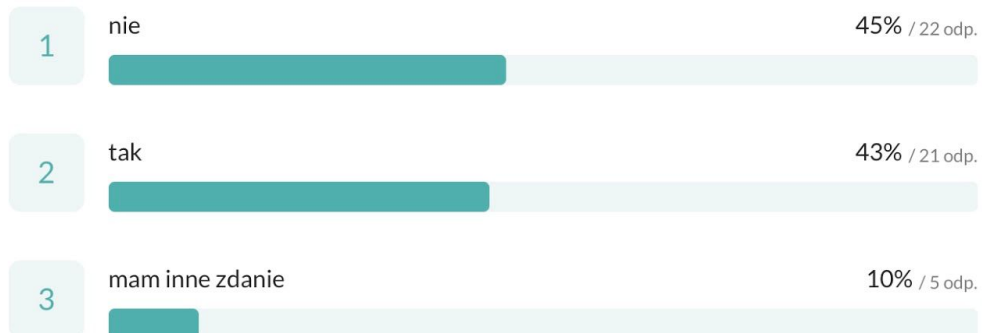
Czy dostawa realizowana jest na paletach?



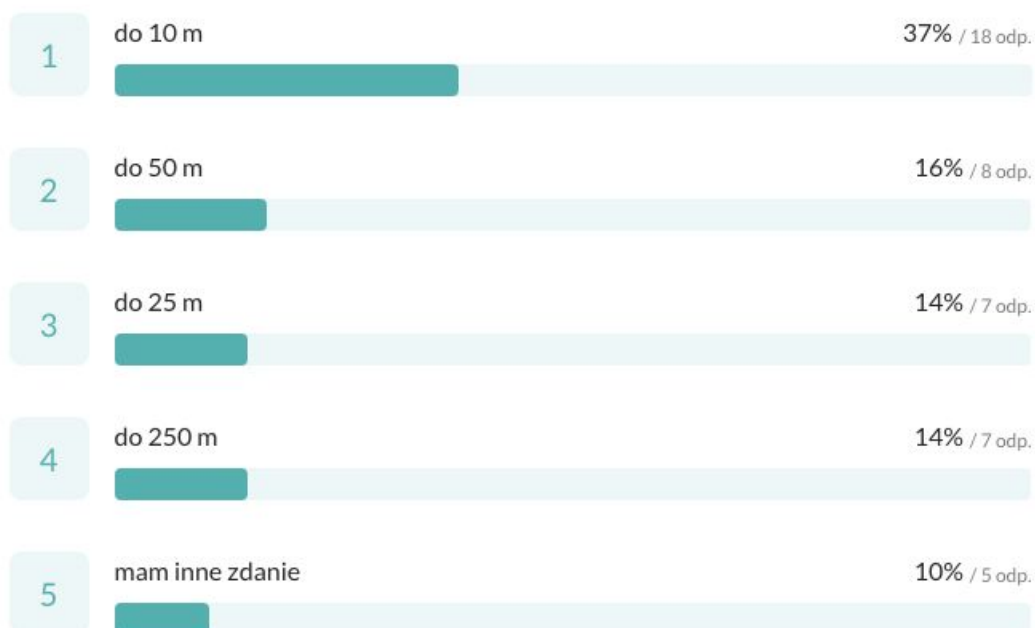
Jak długo trwa dostawa (około)?



Czy dostawa z ulicy poprzecznej (Joselewicza, Miodowa itp.) byłaby akceptowalna pod warunkiem odpowiedniej powierzchni dla wyładunku i transportu?



Jaka odległość od pojazdu dostawy do lokalu byłaby akceptowalna pod warunkiem odpowiedniej powierzchni dla wyładunku i transportu?



Prowadzący działalność gospodarczą mieli także możliwość wyrażenia opinii na temat dostaw towarów w otwartym pytaniu, oto najciekawsza:

- *“Usunięcie postojów taxi oraz autobusowych zapewniłoby miejsca dla dostawców.”*

Planowanie partycypacyjne



Uczestnicy

Planowanie partycypacyjne odbywało się w trzech pięcioosobowych grupach – w sumie uczestniczyło w nim 15 osób. Uczestnicy dobierani byli kwotowo wg jednej z pięciu grup interesariuszy:

- mieszkańcy analizowanego odcinka ul. Starowiślnej,
- mieszkańcy ulic sąsiednich,
- przedsiębiorcy z ul. Starowiślnej,
- przedstawiciele organizacji pozarządowych,
- aktywiści miejscy.

W spotkaniach brali też udział przedstawiciele Rady Dzielnicy I, Zarządu Transportu Publicznego, Zarządu Dróg Miasta Krakowa i Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK, a w czasie pierwszego spotkania prezentację wygłosił specjalista w zakresie urbanistyki.

Termin

- Spotkanie wprowadzające dla wszystkich uczestników odbyło się 16 kwietnia 2020
- Spotkania robocze (po 2 spotkania w każdej z grup) trwały od 20 do 28 kwietnia 2020
- Spotkanie podsumowujące odbyło się 12 maja 2020

Metoda

Warsztaty prowadzono metodą planowania partycypacyjnego, która zakłada wypracowanie własnych rozwiązań kształtu ulicy przez każdą z grup, z udziałem urzędników i moderatora. Uczestnicy warsztatów mieli możliwość zgłaszania propozycji rozwiązań i dyskusji na ich temat oraz nanoszenia wypracowanych rozwiązań na interaktywny plan ulicy (oprogramowanie Remix Streets). Ze względu na trwającą w czasie konsultacji pandemię COVID-19 spotkania odbywały się na platformie wideokonferencji Zoom. Najważniejsze propozycje i wnioski z dyskusji zapisano w niniejszym raporcie.

Diagnoza



Starowiślna jako trakt

Zdaniem uczestników konsultacji, ul. Starowiślna jest ważnym traktem miejskim łączącym Stare Miasto z Kazimierzem i Podgórzem, a przez ciąg ulic Limanowskiego – Wielicka z całym południowo – wschodnim Krakowem. Jej główną funkcją jest zapewnienie komunikacji.

Przestrzeń uciążliwego tranzytu

Ruch kołowy na ulicy Starowiślnej jest szybki i intensywny. Ulica jest głośna, pełna pojazdów i spalin. Chodniki są wąskie i często zablokowane parkującymi samochodami. Przestrzeń ta nie zachęca do dłuższego przebywania.

Betonowa studnia

W gorące i słoneczne dni ulica staje się wyspą ciepła. Zwłaszcza po stronie wschodniej piesi narażeni są na promienie słoneczne, rozgrzane powietrze i budynki.

Niebezpieczna dla rowerzystów

Uczestnicy konsultacji wskazywali, że organizacja ruchu na ul. Starowiślnej nie jest przyjazna także dla rowerzystów. Ma na to wpływ: duży ruch kołowy, stosunkowo szerokie skrzyżowania (np. z ul. Miodową) oraz obecność szyn tramwajowych (w rejonie ul. Dajwór wiodących pod niebezpiecznym kątem).

Piękno i perspektywa

Uczestnicy wskazywali na wysoką wartość architektoniczną ulicy, zwłaszcza w kontekście osi widokowej domkniętej sylwetą Kościoła Mariackiego.

Lokalny handel i usługi

Zwracano uwagę na obecność atrakcyjnych usług, które przyciągają klientów z całego Krakowa, zlokalizowanych zwłaszcza bliżej Wisły – np. usługi szewskie czy lodziarnia.

Priorytetowa obsługa ruchu pieszego

Mając na uwadze zmiany związane z oddaniem do użytku przystanku kolejowego w rejonie Hali Targowej, wszystkie grupy uczestników wskazały na konieczność poprawy warunków ruchu pieszego, zwłaszcza na odcinku Dietla – Miodowa. Zwrócono uwagę, że na dalszym odcinku ruch będzie mniej intensywny, ponieważ część pieszych skręci w stronę Kazimierza czy projektowanej kładki w przedłużeniu ul. Halickiej.

Funkcja



Ulica handlowa...

Grupy zgodziły się, że zachowanie handlowego charakteru oraz usług wartościowych dla mieszkańców jest ważne. Proponowano m.in. ułatwienia dotarcia do nich klientom, np. poprzez szeroki chodnik w rejonie lodziarni, do której latem ustawiają się duże kolejki.

...lecz nie imprezowa

Niektórzy biorący udział w konsultacjach wskazywali, że spieszenie (pedestrianizacja) ulicy może wiązać się z jej turystyfikacją. Inni wskazywali, że procesy te są niezależne. Uczestnicy wyrazili natomiast zgodną i wyraźną wolę przeciwdziałania turystyfikacji, m.in. poprzez zablokowanie możliwości tworzenia ogródków kawiarnianych na ulicy.

Sprawny tranzyt tramwajowy

Część uczestników wskazywała na nadrzędną rolę transportu zbiorowego wobec innych funkcji ulicy. Dużo uwagi poświęcono takiemu urządzeniu ewentualnych miejsc parkingowych, aby samochody nie spowalniały tramwajów.

Ograniczony i uspokojony ruch samochodowy

Uczestnicy zgadzają się, że ul. Starowiślna nie powinna obsługiwać tranzytu samochodowego. Pomysł wprowadzenia ruchu jednokierunkowego oraz rozcięcia ruchu został dobrze przyjęty. Proponuje się uspokojenie ruchu oraz preferencję dla ruchu z centrum względem ruchu do centrum miasta, aby zmniejszyć korki.

Wygodna dla rowerzystów

Wiele uwagi poświęcono ruchowi rowerowemu. Uczestnicy zgadzają się, że tranzyt rowerowy powinien być prowadzony równoległą ul. Halicką lub innymi trasami, wskazywali też na konieczność zapewnienia odpowiednich warunków dla ruchu lokalnego na samej ul. Starowiślnej. Zwracano też uwagę, że w przypadku zaprojektowania drogi lub pasa ruchu dla rowerów należy zabezpieczyć je przed parkowaniem samochodów.



Przekrój



Szersze chodniki

We wszystkich grupach pojawił się konsensus co do konieczności poszerzenia chodników, zwłaszcza na odcinku Dietla – Miodowa. Jako jedyne przeciwwskazanie tego rozwiązania wskazywano możliwość pojawienia się ogródków kawiarnianych. Pomysł zachowania ciągłości chodników na wysokości wyjazdów z przecznic (w formie wyniesionych przejść dla pieszych) spotkał się z akceptacją.

Tramwaje i samochody – razem czy osobno?

Na potrzeby konsultacji założono, że ruch samochodowy na ul. Starowiślnej będzie kilkakrotnie zmniejszony i ograniczony do źródłowo-docelowego oraz prowadzony w jednym kierunku. Grupy nie były jednomyślne co do projektowania osobnego pasa ruchu ogólnego i tramwajowego. W grupie A założono, że taki podział nie jest konieczny i lepiej poszerzyć chodniki, wprowadzając na nie zieleń. W grupie B zaprojektowano natomiast osobny pas ruchu (np. z wyniesieniem torowiska) kosztem węższych chodników. Grupa C zaprojektowała osobny pas jedynie na odcinku Dajwór – Podgórska. Wśród argumentów za pasem pojawiła się kwestia pojazdów wolnobieżnych oraz karetek.

Osobny pas dla rowerzystów?

Grupa A zaproponowała wyznaczenie pasa rowerowego w kierunku południowym ze względu na obecność ruchu samochodowego w tej relacji oraz konieczność oddzielenia miejsc parkingowych od torowiska. Pozostałe grupy również uznały konieczność bezpiecznego prowadzenia ruchu rowerowego. We wszystkich grupach uznano jednak, że wybór ostatecznego rozwiązania dla rowerzystów zależy od finalnego kształtu ulicy – natężenia i uspokojenia ruchu.

Sieć trakcyjna rozwieszona między elewacjami

Uczestnicy jednogłośnie opowiedzieli się za pozostawieniem mocowania sieci trakcyjnej na bazie kotw w elewacjach budynków, w celu maksymalizacji użytkowego przekroju ulicy. Wobec braku gwarancji, że to możliwe wskazywano na jednostronne słupy z wysięgnikami w jednej linii z drzewami jako rozwiązanie awaryjne. Analogiczne rozwiązanie zaproponowano dla oświetlenia ulicznego. Ponadto na rozjazdach tramwajowych jeden z uczestników zaproponował krzyżownice głęboko-płytkorowkowe, by zmniejszyć hałas.

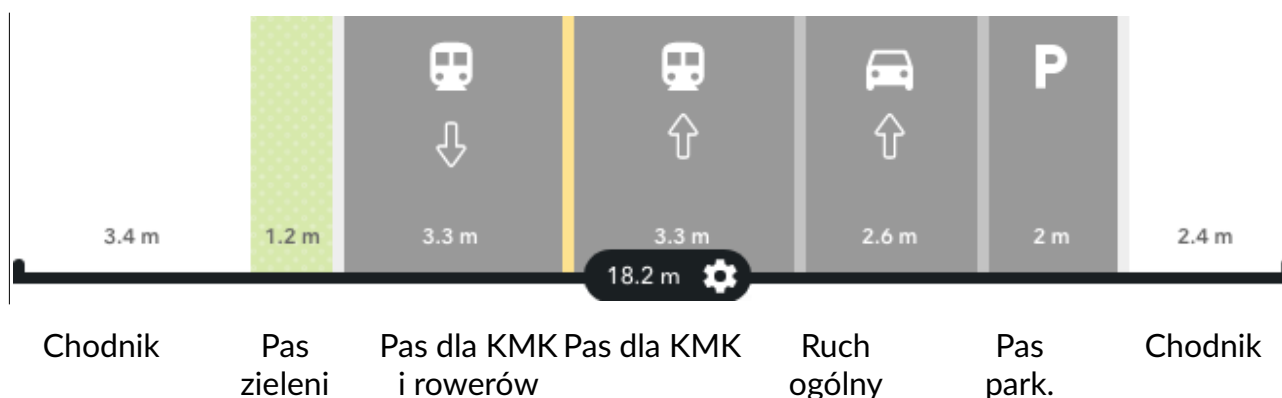
Propozycje



Propozycja przekroju wypracowana przez grupę A:



Propozycja przekroju wypracowana przez grupę B:



Propozycja przekroju wypracowana przez grupę C:



Wersja grupa A

Add description



Wersja Grupa B

Add description



Wersja grupa C

Add description



Parkowanie



Całodzienne parkowanie osób spoza obszaru nie jest priorytetem

Uczestnicy konsultacji zgodzili się, że zapewnienie miejsc parkingowych dla osób dojeżdżających z innych dzielnic na cały dzień (np. do pracy) nie jest priorytetem.

Miejsca parkingowe dla klientów i dostaw

Nie ma konsensusu, czy miejsca parkingowe dla klientów lub dostaw powinny pojawić się na samej Starowiślnej, czy wyłącznie na jej przecznicach. Zdaniem większości, miejsca dostaw są bardziej priorytetowe od miejsc dla klientów, ponieważ ci mogą użyć innych środków transportu.

Pojawiła się też propozycja ograniczenia dostaw do godzin porannych.

Odcinek Dietla – Miodowa: pojedyncze miejsca K+R

Zdecydowana większość uczestników uznała, że na odcinku Dietla – Miodowa nie ma potrzeby lokalizowania pasa postojowego, a jedynie pojedynczych miejsc chwilowego zatrzymania (tzw. K+R; po ok. 3 szt. na kwartał), zlokalizowanych w połowie kwartałów, w jednym pasie z drzewami, małą architekturą i ew. słupami oświetleniowymi. Część uczestników proponuje z kolei jednostronny pas parkowania równoległego na całym odcinku. W przypadku ograniczenia parkowania do pojedynczych miejsc K+R pojawił się pomysł zapewnienia miejsc postojowych tylko dla mieszkańców na sąsiednich ulicach oraz ewentualnie dopuszczenia dłuższego parkowania na K+R w porze nocnej dla mieszkańców.

Odcinek Dajwór – Podgórska: pas parkingowy

Wskazano na możliwość dopuszczenia parkowania na odc. Dajwór - Podgórska, ze względu na mniejsze natężenie ruchu pieszego, a większe – obiektów handlowo-usługowych. Wystąpiły rozbieżności, jeśli chodzi o szczegóły – część osób wskazywała na najszerszy odc. Wawrzyńca – Podgórska jako miejsce do parkowania ukośnego, inni zwracali uwagę, że takie miejsca parkingowe będą służyć głównie dojazdom do rekreacji nad Wisłą, co nie jest priorytetem. Pojawiły się również pomysły przeniesienia parkowania (np. dla mieszkańców) na ul. Podgórską lub parking w rejonie budynku firmy Tauron Dystrybucja.

Parkowanie nieutrudniające ruchu

Uznano, że miejsca parkingowe powinny być wyznaczone w taki sposób, by zminimalizować wpływ na prędkość i liczbę zatrzymań tramwajów. Wskazano również na konieczność zabezpieczenia chodników przed nieuprawnionym parkowaniem. Dużo uwagi poświęcono kwestii regulacji geometrii zaparkowanych pojazdów, zwracając jednocześnie uwagę, że słupki wzdłuż zatoki postojowej (jak na odc. Westerplatte-Dietla) zawężają chodnik.

Zieleń



Zieleń na całej długości ulicy

Jednogłośnie zdecydowano o konieczności nasadzenia zieleni na całej długości ulicy, z priorytetem dla strony północno – wschodniej. Zaleca się takie prowadzenie instalacji podziemnych (np. w tunelach), aby drzewa mogły rosnąć bez skrępowania w ziemi. Ponadto zwracano uwagę na odpowiedni dobór gatunków drzew przez specjalistów, aby zapewnić maksymalny cień przy możliwie najmniejszej ingerencji w przekrój ulicy. Uznano, że drzewa powinny rosnąć w jednej linii. Pojawiły się również propozycje ustawienia ławek oraz zastosowania przepuszczalnych nawierzchni chodników lub trawy tam, gdzie to możliwe.

Rejon przystanku Miodowa: rozcięcie tranzytu i powiększenie skweru im. B. Berrecciego

Również jednogłośnie opowiedziano się za rozcięciem tranzytu dla ruchu samochodowego w rejonie skweru Berrecciego oraz zaślepienie zachodniej odnogi ul. Starowiślniej, przy zapewnieniu dostępu do ul. Dajwór przez łącznik w rejonie budynku nr 77. Celem tego zabiegu ma być redukcja tranzytu, a także powiększenie skweru i ułatwienie dostępu do niego od strony ul. Miodowej poprzez



rozległą strefę pieszą. Z tego samego względu proponuje się zielone torowisko dla toru jednokierunkowego w stronę ul. Dajwór. Pojawiły się propozycje likwidacji ogrodzenia skweru, umieszczenia ławek, fontanny, poidel, niewielkiego stawu lub innych zbiorników wodnych, dobranych pod kątem atrakcyjności, retencji wody i możliwości przyniesienia ulgi w czasie upału. Zaproponowano włączenie w proces urządzania skweru architektów, urbanistów i hydrologów. Należy ponadto uwzględnić fakt objęcia obszaru opracowania ochroną konserwatorską.

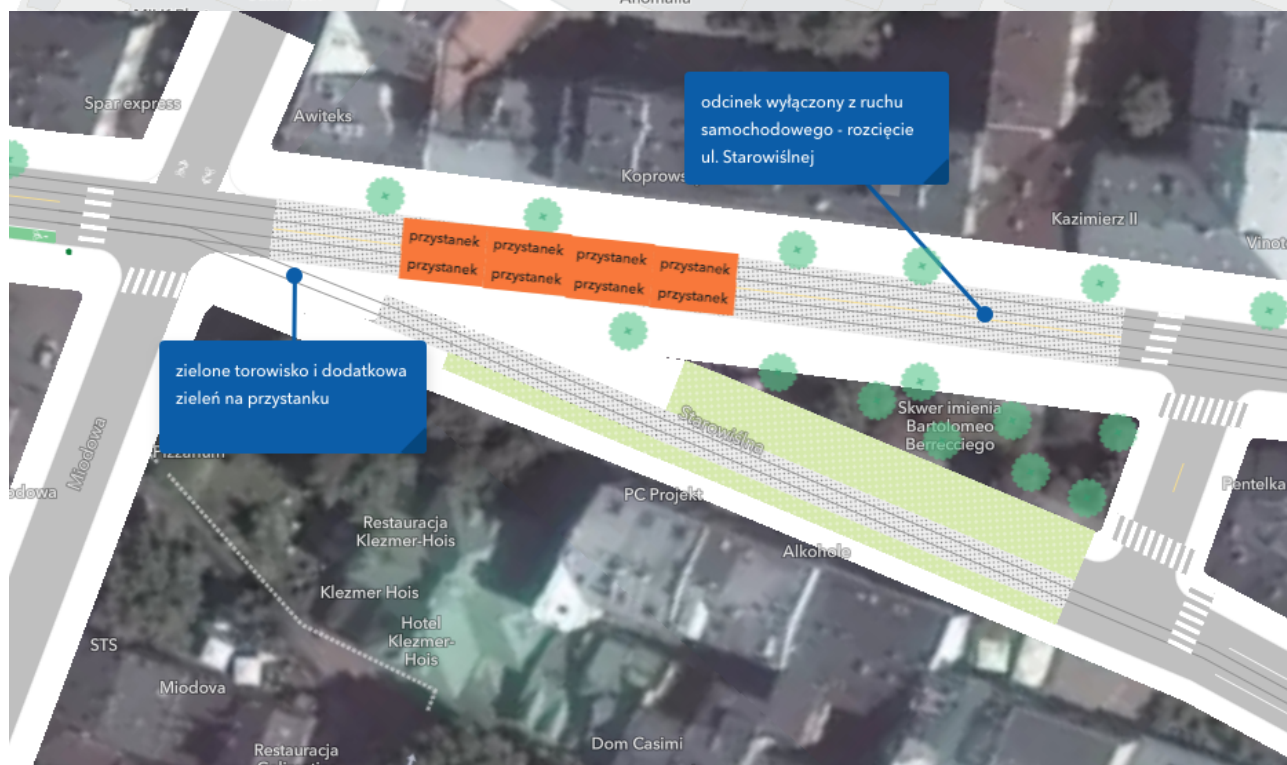
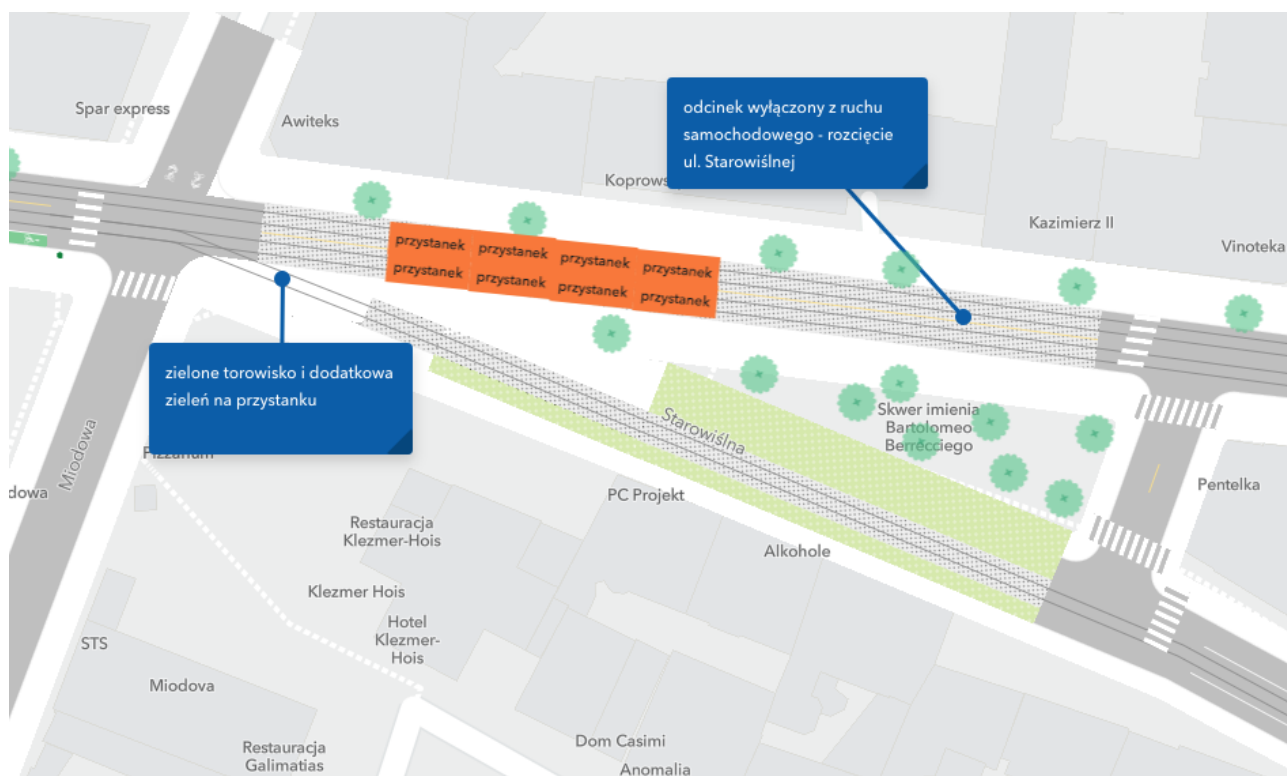
Odcinek Wawrzyńca – Podgórska: nowy skwer

Jedna z grup zaproponowała nowe przeznaczenia dla obszaru na wschód od ul. Starowiślniej na odcinku Wawrzyńca – Podgórska. Przewidziano tam skwer zawierający np. plac zabaw, siłownię, kioski czy toalety. Zwracano też uwagę, by zapewnić dobre połączenie piesze skweru z projektowaną kładką w przedłużeniu ul. Halickiej.

Okolica skweru



Propozycja przekroju wypracowana przez wszystkie grupy:



Opracowanie graficzne: Miłosz Tatara, użyte ikony: Larea, Lakshisha, David, DinosoftLab, Gregor Cresnar from the Noun Project