



**Raport końcowy  
z konsultacji społecznych  
projektu koncepcyjnego  
pn.: „Budowa wiaduktu  
w ciągu ul. Fredry nad linią  
kolejową nr 94”**

## Spis treści

1. <i>Przedmiot opracowania</i> .....	3
2. <i>Podstawa prawna</i> .....	3
3. <i>Opis inwestycji</i> .....	3
4. <i>Organizacja i przebieg konsultacji</i> .....	4
4.1. <i>Cel konsultacji</i> .....	4
4.2. <i>Informowanie o konsultacjach</i> .....	4
4.2.1 <i>Kalendarium podsumowujące informowanie w serwisie internetowym Obywatelski Kraków (www.obywatelski.krakow.pl)</i> .....	5
4.2.2 <i>Kalendarium podsumowujące informowanie na profilach społecznościowych Miejskiego Centrum Dialogu</i> .....	6
4.3. <i>Podsumowanie przebiegu konsultacji w ramach dyżuru telefonicznego</i> .....	7
4.4. <i>Podsumowanie przebiegu konsultacji stacjonarnych i on-line</i> .....	7
4.4.1 <i>Dyskusja w trakcie trwania konsultacji stacjonarnych i on-line</i> .....	8
5. <i>Zestawienie korespondencji</i> .....	10

## 1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych dla zadania pn.: „Budowa wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94” wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”.

## 2. Podstawa prawna

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

## 3. Opis inwestycji

Projekt koncepcyjny wielobranżowy dla zadania pn.: „Budowa wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94” wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został sporządzony w związku z planowanym zwiększeniem częstotliwości kursowania pociągów oraz rozwojem terenów w rejonie ul. Fredry, w szczególności zabudowy mieszkaniowej, która niesie za sobą większą liczbę uczestników ruchu. Obszar ten, w związku z planem większego wykorzystania linii kolejowej nr 94 do przewozów pasażerskich, powinien mieć zapewnioną odpowiednią obsługę komunikacyjną między innymi poprzez poprawę przepustowości układu drogowego w zakresie przekroczenia układu kolejowego.

Projekt stanowi podstawę do działań zmierzających w kierunku realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego. Opracowanie obejmuje swoim zakresem obszar położony na granicy Dzielnicy IX Łagiewniki – Borek Fałęcki oraz Dzielnicy XIII Podgórze, w południowej części Krakowa. Planowany obiekt inżynierski będzie zlokalizowany w ciągu ul. Fredry i usytuowany bezkolizyjnie względem układu torowego, powiązanego ze stacją Kraków - Bonarka. Zakres opracowania obejmuje również skrzyżowanie ul. Tischnera z ul. Fredry oraz lokalny układ drogowy. W ramach projektu opracowane zostały warianty sytuacyjno - wysokościowe bezkolizyjnego przejścia układem drogowym przez tory kolejowe, uwzględniające połączenie ulic: Fredry i Tischnera oraz określone zostały wynikające z tych rozwiązań linie zajętości terenu. Podczas prac projektowych uwzględniono wydane w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji decyzję ustalającą warunki zabudowy oraz pozwolenia na budowę w okresie 5 lat poprzedzających rozpoczęcie sporządzania niniejszego opracowania. Szczegółowość przygotowanych rozwiązań sytuacyjno - wysokościowych pozwala na ocenę stopnia kolizji analizowanych wariantów z istniejącym zainwestowaniem terenu, w tym z sieciami infrastruktury technicznej, jak również ocenę podstawowych parametrów mających wpływ na szacunek kosztów. Przedstawione rozwiązania sytuacyjno - wysokościowe zapewniają:

- bezkolizyjne przekroczenie układem drogowym linii kolejowej, przy równoczesnym utrzymaniu połączenia pieszego, rowerowego i drogowego pomiędzy ul. Fredry a ul. Tischnera;
- geometrię dostosowaną do ruchu pojazdów komunikacji miejskiej, w tym autobusów przegubowych oraz zapewniają docelową możliwość obsługi komunikacją zbiorową przedmiotowego obszaru.

W ramach projektu koncepcyjnego pn.: „Budowa wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94” wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach” opracowane zostały trzy warianty:

- wariant I - układ komunikacyjny prowadzony ponad układem torowym (wiadukt);
- wariant II - układ komunikacyjny prowadzony pod układem torowym (tunel drogowy wraz z ciągiem pieszo - rowerowym);
- wariant III - rozwiązanie umożliwiające etapowanie budowy:
  - etap 1 - kładka pieszo - rowerowa nad linią kolejową z likwidacją istniejącego przejazdu drogowo-kolejowego;
  - etap 2 - tunel drogowy pod układem torowym stacji z układem komunikacyjnym łączącym ulicę Fredry z ulicą Łągiwnicką i połączenie z ulicą Tischnera z odseparowaniem ruchu pieszo - rowerowego.

## 4. Organizacja i przebieg konsultacji

### 4.1. Cel konsultacji

Celem przeprowadzonych konsultacji społecznych było zaprezentowanie społeczności lokalnej opracowanych przez Wykonawcę trzech wariantów projektu koncepcyjnego, poznanie opinii oraz udzielenie dodatkowych wyjaśnień lub odpowiedzi na pojawiające się pytania interesariuszy w tym zakresie. Konsultacje miały również na celu przybliżyć Zamawiającego i Wykonawcę do wyboru preferowanego wariantu w ramach niniejszej inwestycji, przy uwzględnieniu uwag i potrzeb społeczności lokalnej.

### 4.2 Informowanie o konsultacjach

Konsultacje prowadzone były od 10 czerwca 2021 r. do 2 lipca 2021 r. Zważywszy na zmieniającą się sytuację epidemiczną, w celu umożliwienia wzięcia udziału w konsultacjach wszystkim interesariuszom, zostały one przeprowadzone w formie on-line oraz stacjonarnej. Interesariusze w celu zgłaszania uwag w zakresie planowanej inwestycji, mogli skorzystać z następujących możliwości:

1. **Formularza konsultacyjnego** – gdzie można było zgłaszać uwagi w nieprzekraczalnym terminie do dnia 2 lipca 2021 r. poprzez:
  - przesłanie w formie skanu / zdjęcia drogą elektroniczną na adres e - mail: gk.umk@um.krakow.pl;
  - pocztą tradycyjną na adres: Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa, ul. Wielopole 17a, 31-072 Kraków;

- przesłanie przez Elektroniczną Platformę Usług Administracji Publicznej (ePUAP) z dopiskiem: „Konsultacje - Budowa wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94”;
  - dostarczenie osobiście do siedziby Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa – ul. Wielopole 17a, pok. 216.
- 2. Dyżuru telefonicznego** - pod numerem telefonu 12 616 87 65 (kontakt ze strony Zamawiającego – Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa):
- w piątek, 25 czerwca 2021 r., w godzinach 10:00-12:00;
  - w środę, 30 czerwca 2021 r., w godzinach 17:00-19:00.
- 3. Udziału w spotkaniach konsultacyjnych:**
- w środę, 23 czerwca 2021 r. o godzinie 17:00, spotkanie w formie on-line,
  - w poniedziałek, 28 czerwca 2021 r. o godzinie 17:00, spotkanie w formie stacjonarnej.
- 4. Zadawania pytań w formie elektronicznej** - w ramach prowadzonych konsultacji w dniach od 24 czerwca 2021 r. do 30 czerwca 2021 r. na adres: piotr.potoczek@um.krakow.pl.

#### **4.2.1 Kalendarium podsumowujące informowanie w serwisie internetowym Obywatelski Kraków ([www.obywatelski.krakow.pl](http://www.obywatelski.krakow.pl)):**

##### **Dział „aktualności”**

- 2 czerwca 2021 r. opublikowano informację, że w okresie od 10 czerwca 2021 r. do 2 lipca 2021 r. Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa będzie prowadził konsultacje społeczne dotyczące projektu koncepcyjnego pn.: „Budowa wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94”. W tekście podano cel i podstawę prawną konsultacji. Opisano też krótko przedmiot konsultacji i planowane formy ich prowadzenia.
- 10 czerwca 2021 r. opublikowano informację, że w okresie od 10 czerwca 2021 r. do 2 lipca 2021 r. Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa we współpracy z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia będzie prowadził z mieszkańcami konsultacje społeczne projektu koncepcyjnego pn.: „Budowa wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94” wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”. W tekście krótko opisano przedmiot i cel konsultacji. Podano również link do obszerniejszej informacji o przedmiotowych konsultacjach opublikowanej w zakładce: „aktualne konsultacje społeczne”.
- 18 czerwca 2021 r. opublikowano informację o mającym się odbyć 23 czerwca 2021 r. spotkaniu konsultacyjnym, zorganizowanym w formule on-line. W tekście poinformowano, że w celu wzięcia udziału w spotkaniu konieczne jest wysłanie zgłoszenia na podany adres e-mail w terminie do 21 czerwca 2021 r. W tekście poinformowano również, że 28 czerwca 2021 r. o godzinie 17:00, zorganizowane zostanie stacjonarne spotkanie konsultacyjne, z zachowaniem reżimu sanitarnego, w Szkole Podstawowej nr 56 przy ulicy Fredry 65-71 w Krakowie oraz że w ramach

prowadzonych konsultacji, w dniach od 24 czerwca 2021 r. do 30 czerwca 2021 r. możliwe będzie też zadawanie pytań w formie elektronicznej na adres: piotr.potoczek@um.krakow.pl.

- 25 czerwca 2021 r. opublikowano post zachęcający mieszkańców do udziału w konsultacjach i wyrażaniu opinii wraz z przypomnieniem o zaplanowanym na dzień 28 czerwca 2021 r. otwartym spotkaniu konsultacyjnym dla mieszkańców, możliwości zadawania pytań ekspertowi w formie elektronicznej, a także telefonicznym dyżurze eksperta.
- 1 lipca 2021 r. opublikowano informację przypominającą o zbliżającym się terminie zakończenia konsultacji społecznych przypadającym na dzień następnny.

### **Dział „aktualne konsultacje społeczne”**

10 czerwca 2021 r. opublikowano informację, że w okresie od 10 czerwca 2021 r. do 2 lipca 2021 r. Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa we współpracy z Wydziałem Polityki Społecznej i Zdrowia będzie prowadził z mieszkańcami konsultacje społeczne projektu koncepcyjnego pn.: „Budowa wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94”. W tekście krótko opisano przedmiot i cel konsultacji. Podano także harmonogram działań konsultacyjnych (w tym spotkań konsultacyjnych i telefonicznych dyżurów ekspertów) oraz poinformowano, w jakim terminie i jakimi sposobami można było przekazywać uwagi i zapytania odnośnie przedmiotu konsultacji. Poinformowano też, gdzie w czasie trwania konsultacji społecznych można było zapoznać się z przedmiotem konsultacji oraz podstawę prawną prowadzonych konsultacji. Ponadto, jako pliki z możliwością pobrania zamieszczono każdy z opracowanych wariantów oraz formularz konsultacyjny. Informacja o konsultacjach została także zamieszczona w Newsletterze Miejskiego Centrum Dialogu.

### **4.2.2 Kalendarium podsumowujące informowanie na profilach społecznościowych Miejskiego Centrum Dialogu**

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

- 2 czerwca 2021 r. opublikowano post, w którym zaproszono mieszkańców do udziału w zaplanowanych na okres od 10 czerwca 2021 r. do 2 lipca 2021 r. i prowadzonych przez Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa konsultacjach społecznych dotyczących projektu. W tekście podano cel i planowane formy prowadzenia konsultacji społecznych.
- 10 czerwca 2021 opublikowano post, w którym poinformowano o uruchomieniu tego dnia konsultacji społecznych. W tekście poinformowano krótko o celu konsultacji i zaplanowanych formach konsultacji, obejmujących spotkania z mieszkańcami, dyżury telefoniczne oraz możliwość wypełnienia formularzy konsultacyjnych.
- 18 czerwca 2021 r. opublikowano post, w którym przypomniano, że 21 czerwca 2021 r. jest ostatnim dniem zgłoszeń osób chętnych do udziału w zaplanowanym na dzień 23 czerwca 2021 r. o godzinie 17:00 spotkaniu w ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu. Poinformowano też jak dokonać koniecznego zgłoszenia.
- 21 czerwca 2021 r. opublikowano post, zachęcający do wzięcia udziału w mającym się 23 czerwca 2021 r. spotkaniu konsultacyjnym on-line dotyczącym projektu koncepcyjnego wraz z informacją do kiedy i jak zgłosić w nim swój udział.

- 25 czerwca 2021 r. opublikowano posty informujące: o zaplanowanym na dzień 28 czerwca 2021 roku spotkaniu z mieszkańcami w ramach konsultacji, o dyżurze telefonicznym eksperta oraz o możliwości zadawania pytań do eksperta na wskazany adres e-mailowy.
- 1 lipca 2021 r. opublikowano post zachęcający do zgłaszania uwag w przedmiotowych konsultacjach z informacją, iż ostatnim dniem konsultacji jest dzień 2 lipca 2021 r.

### **4.3. Podsumowanie przebiegu konsultacji w ramach dyżuru telefonicznego**

Zaplanowany dyżur telefoniczny eksperta (kontakt do przedstawiciela Zamawiającego – Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa), odbył się zgodnie z ustalonymi terminami.

W trakcie dyżuru w dniu 25 czerwca 2021 r., mieszkanka ul. Kurasia, po opisanu przez eksperta poszczególnych wariantów, poddała w wątpliwość możliwość realizacji wariantów tunelowych z uwagi na wysoki stan wód powierzchniowych oraz wyraziła zaniepokojenie ewentualnymi ruchami osuwiskowymi w momencie osuszania terenu na potrzeby realizacji tunelu. Dzwoniąca wskazała wariant I (wiadukt) jako preferowany.

Podczas dyżuru w dniu 30 czerwca 2021 r., przeprowadzona została rozmowa z właścicielką nieruchomości, która częściowo byłaby zajęta pod realizację wariantu II i wariantu III etap 2. Rozmowa dotyczyła procedury wyboru wariantu do realizacji, ewentualnego wykupu działek, możliwości uzyskania decyzji WZ i PnB. Poruszona została również kwestia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Mieszkance została wskazana orientacyjna zajętość terenu (liczba metrów od zaznaczonej krawędzi projektowanej jezdni), różnica wysokości, jaka powstanie pomiędzy jej nieruchomością a jezdnią. Mieszkanka wyraziła nadzieję, że do dalszych prac zostanie wybrany wariant I, który nie ingeruje w jej działkę.

### **4.4. Podsumowanie przebiegu konsultacji stacjonarnych i on-line**

Celem spotkań stacjonarnych oraz on-line było umożliwienie zainteresowanym interesariuszom bezpośredniego kontaktu z Zamawiającym oraz Wykonawcą.

W tym celu 23 czerwca 2021 r. o godzinie 17:00 przy wykorzystaniu platformy Teams zorganizowano spotkanie w formie on-line. Osoby zainteresowane udziałem w spotkaniu, by móc wziąć w nim udział, zobowiązane były przesłać zgłoszenie na adres e-mailowy: [piotr.potoczek@um.krakow.pl](mailto:piotr.potoczek@um.krakow.pl) w terminie do 21 czerwca 2021 r. (w tytule podając: FREDRY – spotkanie). Link do spotkania został przesłany zainteresowanym osobom w dniu spotkania (23 czerwca 2021 r.). W spotkaniu udział wzięło 10 osób.

Z kolei 28 czerwca 2021 r. o godzinie 17:00 zorganizowano spotkanie w formie stacjonarnej, z zachowaniem reżimu sanitarnego (dystans społeczny – 1,5 m, dezynfekcja, maseczki) w sali gimnastycznej Szkoły Podstawowej nr 56 przy ulicy Fredry 65-71 w Krakowie (limit 150 osób). W spotkaniu wzięło udział ok. 40 osób.

Z uwagi na fakt wykorzystania dwóch form przeprowadzenia konsultacji społecznych, celem zachowania spójności w zakresie ich przebiegu oraz porządku organizacyjnego, spotkania

zostały przeprowadzone w oparciu o ten sam plan, składający się z trzech, następujących po sobie części:

1. Rozpoczęcie konsultacji – przedstawiciel Zamawiającego rozpoczął od wprowadzenia - przywitania zgromadzonych, przedstawienia celu spotkania oraz przedstawienia Wykonawcy.
2. Prezentacja – przedstawiciel Wykonawcy zaprezentował zakres inwestycji, poinformował o powodach odstąpienia od wariantu zaprezentowanego mieszkańcom w roku 2019.
3. Dyskusja – zebrani mieli możliwość wypowiedzenia się, wyrażenia swojego zdania, zadawania pytań Zamawiającemu oraz Wykonawcy, dzielenia się opiniami oraz dyskusji w zakresie przedstawionych wariantów inwestycji.

#### **4.4.1. Dyskusja w trakcie trwania konsultacji stacjonarnych i on-line**

W trakcie prowadzonego spotkania stacjonarnego oraz on-line interesariusze mieli możliwość zadawania pytań Zamawiającemu oraz Wykonawcy dotyczących inwestycji. Dyskusja obejmowała następujące tematy:

- **Uwzględnienie potrzeb osób starszych w zakresie przemieszczania się w wariantcie z kładką w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych.**

Przedstawiciel Wykonawcy oraz przedstawiciel Zamawiającego wyjaśnili, że kładki, jak i inna infrastruktura podlega utrzymaniu przez odpowiednie służby miejskie.

- **Uwzględnienie wind, które wg Interesariuszy stanowiłyby kluczowe ułatwienie dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.**

Przedstawiciel Rady Dzielnicy IX zwrócił w tym zakresie uwagę na fakt, że 15 marca 2021 r., w trakcie spotkania roboczego przedstawiciele Zamawiającego oraz przedstawiciele Rady Dzielnicy IX, kwestia wind była omawiana i windy były przedstawione na planach sytuacyjnych. Przedstawiciel Wykonawcy oraz przedstawiciele Zamawiającego wyjaśnili, że koncepcja obejmuje rozwiązania ułatwiające korzystanie z infrastruktury przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, poprzez zaprojektowanie ramp o łagodnym pochyleniu. Natomiast z wind zrezygnowano w następstwie uzgodnień z jednostkami miejskimi odpowiedzialnymi za ich późniejsze utrzymanie.

- **Szacowany czas budowy każdego z wariantów.**

Przedstawiciel Wykonawcy oraz przedstawiciel Zamawiającego wyjaśnili, że czas budowy każdego z wariantów jest porównywalny. Wyjątkiem jest wariant III, który może być dodatkowo etapowany – etap 1- kładka, etap 2 – tunel.

- **Możliwość otrzymania projektu do zaopiniowania przez Radę Dzielnicy.**

Przedstawiciel Wykonawcy oraz przedstawiciel Zamawiającego poinformowali, że zgodnie z zamówieniem koncepcja trafi do zaopiniowania przez Radę Dzielnicy.

- **Sposób odbywania się komunikacji pieszej w każdym z wariantów.**

Przedstawiciel Wykonawcy oraz przedstawiciel Zamawiającego omówili szczegółowo sposób komunikacji w każdym z przedstawionych wariantów.



- **Możliwość zaprojektowania rozwiązania, które umożliwiłoby przejazd pociągu tunelem od ul. Faustyny, aż do ulicy Fredry. Pytano w tym zakresie również o szacunkowy koszt takiego rozwiązania.**

Przedstawiciel Wykonawcy oraz przedstawiciel Zamawiającego wyjaśnili, że takie analizy nie są przedmiotem tego zadania. Jednak poprowadzenie linii kolejowej w tunelu wiązałoby się z ogromnym zakresem przebudowy istniejącej linii kolejowej na odcinku wielokrotnie dłuższym niż odcinek ul. Fredy – ul. Siostry Faustyny. Wymagałoby to również znaczącej zajętości terenów wzdłuż linii kolejowej. Koszt takiej inwestycji byłby nieporównywalnie większy niż budowa bezkolizyjnego przejścia układem drogowym linii kolejowej nr 94.

- **Możliwość uwzględnienia w zaproponowanych układach zejścia na stację Bonarka (zwrócono uwagę na fakt, że w połowie lipca br. uruchomiona zostanie kolej aglomeracyjna z przystankiem Bonarka).**

Przedstawiciel Wykonawcy oraz przedstawiciel Zamawiającego wyjaśnili, że dojście do stacji Bonarka odbywać się będzie po istniejącej infrastrukturze. Dodatkowo planowane jest przedłużenie kładki biegnącej nad stacją kolejową Bonarka w rejon ul. Łagiewnickiej.

- **Konieczność wyburzeń budynków w wariantach II i III.**

Przedstawiciel Wykonawcy oraz przedstawiciel Zamawiającego wyjaśnili z czego wynika konieczność wyburzeń.

- **Możliwe sposoby poruszania się mieszkańców w przypadku budowy każdego z wariantów.**

Przedstawiciel Wykonawcy oraz przedstawiciel Zamawiającego wyjaśnili sposób poruszania się i skomunikowania z istniejącym układem pieszo-drogowym.

W trakcie dyskusji Wykonawca wraz z Zamawiającym zwrócili się z prośbą o pisemne przekazywanie uwag sugestii oraz pytań, a także wyrażanie opinii na temat wyboru preferowanego przez interesariuszy wariantu. Wykonawca i Zamawiający zauważyli również w wypowiedziach interesariuszy obawy dotyczące:

- bezpieczeństwa rozwiązań tunelowych;
- konieczności przebycia długiej drogi przez pieszych w przypadku wariantu II, co może być uciążliwe w szczególności dla osób starszych.

Interesariusze zostali zapewnieni, że każdy z przedstawionych wariantów spełnia konieczne warunki techniczne oraz wymagania w zakresie bezpieczeństwa.

Jednocześnie interesariusze zwrócili szczególną uwagę na fakt, że w rejonie planowanej inwestycji mieszkają głównie osoby starsze, dla których priorytetem jest funkcjonalność projektowanego rozwiązania, nie tylko po zakończeniu inwestycji, ale również w trakcie prowadzenia robót budowlanych, podczas których należy spodziewać się czasowych utrudnień w zakresie przemieszczania się.

Zwrócono również uwagę na fakt, że obecne uwarunkowania atmosferyczne (ulewne opady), w przypadku wariantów z tunelem, wiążą się z zagrożeniem jego zalewania. To z kolei wpłynie na komunikację miejską, przez co zaprojektowane rozwiązania tunelowe mogą generować kolejne problemy, tym samym istotnie wpływając na płynność ruchu w mieście. Stąd wariant I

uznany został przez wypowiadającego się jako najlepszy. Dodatkowo interesariusz zwrócił uwagę na fakt, że wariant ten jest najmniej kosztowny, gwarantuje również ciągłość realizacji inwestycji (w przeciwieństwie do inwestycji, która byłaby budowana etapowo – wariant III).

Część z interesariuszy wyraziła swoje obawy w zakresie bezpieczeństwa w przypadku inwestycji z opcją przejścia podziemnego (wariant II).

Zdaniem innego interesariusza propozycja wiaduktu z wariantu I nie rozwiązuje problemu w zakresie zapewnienia płynności ruchu drogowego, ponieważ nie umożliwi on szybkiego przejazdu, stąd interesariusz zaproponował swój wariant nr IV - z estakadą w formie ronda nad istniejącym układem drogowo – kolejowym.

W trakcie spotkania jeden z interesariuszy zachęcił zebranych do jawnego głosowania za preferowanym wariantem, z zaznaczeniem, że nie będzie to deklaracja wiążąca. Głosowanie mieszkańców w tym zakresie wykazało, że zebrani na spotkaniu, popierają w zdecydowanej większości wariant I. W związku z tym interesariusze uznali, że w ich opinii wariant I jest najlepszy spośród zaproponowanych, niemniej w ich odczuciu wymaga udoskonalenia z ukierunkowaniem na funkcjonalność i potrzeby osób starszych oraz niepełnosprawnych (windy).

## 5. Zestawienie korespondencji

Poniższa tabela przedstawia zestawienie korespondencji związanej z przeprowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi projektu koncepcyjnego pn.: „Budowa wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94” wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”.

Zakres poniższego zestawienia obejmuje:

- pytania mieszkańców, zadane w formie elektronicznej wraz z odpowiedziami udzielonymi przez Zamawiającego,
- formularze konsultacyjne wraz z komentarzami Wykonawcy i Zamawiającego,
- korespondencję mieszkańców dotyczącą uwag do wariantów i wyboru wariantu preferowanego,
- treść pisma skierowanego przez interesariusza.

Ze względu na ochronę danych osobowych w poniższym wykazie nie uwzględniono informacji o nadawcach treści.

Pytania mieszkańców zadane w formie elektronicznej wraz z odpowiedziami udzielonymi przez Zamawiającego	
PYTANIE/UWAGI/PROPOZYCJE ZMIAN	ODPOWIEDŹ
<p>„Mam następujące pytania:            1. Czy i w jaki sposób byli zawiadamiani mieszkańcy Łągiewnik i posiadacze działek przy ul. Fredry o projekcie i postępie prac nad realizacją projektu?            (nie wszyscy korzystają z internetu i innych komunikatorów)            2. Termin osobistych konsultacji (kontrowersyjny ze względu na pandemię) tylko jednorazowy?            3. Terminy konsultacji telefonicznych tylko 2 po 2 godziny i to w okresie wakacyjnym? Będzie można się dodzwonić? Podane zostaną następne?</p>	<p>„Przesyłam odpowiedzi na pytania:            1. Pierwsze spotkania z mieszkańcami Łągiewnik, dotyczące budowy bezkolizyjnego z ruchem kolejowym połączenia ulic: Tischnera i Fredry, odbyły się w IV kwartale 2018 r. W czerwcu 2019 r. zostało przeprowadzone kolejne spotkanie, na którym została przedstawiona wstępna koncepcja wiaduktu w ciągu ul. Fredry. Obecnie trwające konsultacje społeczne projektu koncepcyjnego pn.: „Budowa wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94” są</p>

4. Gdzie znajdę szczegółowy opis zaproponowanych projektów? Co oznaczają przykładowe oznaczenia jak np.: SLK 0+156 16 czy PLK 0+016.36?

5. Jakie informacje i gdzie można uzyskać na temat wykorzystania prywatnych działek czy nieruchomości do realizacji projektu?

6. Jaka jest procedura i przewidywany termin zatwierdzenia jakiejś wersji projektu i sposób powiadomienia o tym?

7. Jaki jest wstępnie przewidywany termin realizacji projektu?

Proszę uprzejmie o odpowiedź."

kolejnym etapem informowania mieszkańców o prowadzonych pracach studialno-koncepcyjnych. Poza Internetem, o konsultacjach społecznych informowała lokalna prasa, a także Rada Dzielnicy IX, która umieściła stosowną informację w gazecie dzielnicowej.

2. Z uwagi na sytuację epidemiczną zaplanowane zostało jedynie jedno spotkanie konsultacyjne w formie stacjonarnej. W celu zapewnienia możliwości udziału w spotkaniu osobom unikającym skupisk ludzkich, dnia 23 czerwca 2021 r. zostało zorganizowane również spotkanie w formie on-line.

3. Terminy konsultacji telefonicznych oznaczają, że w podanych godzinach pracownik Wydziału Gospodarki Komunalnej będzie do dyspozycji mieszkańców, którzy będą chcieli porozmawiać na temat opracowanych wariantów. Inne terminy nie zostaną wskazane, niemniej podany numer telefonu jest numerem służbowym pracownika, zatem w innych dniach możliwy jest kontakt telefoniczny w godzinach pracy Urzędu, tj. 7.30-15.30.

4. Wszystkie materiały konsultacyjne dostępne są na stronach: Obywatelski Kraków oraz Biuletyn Informacji Publicznej Miasta Krakowa (należy przewinąć na dół strony): [https://www.bip.krakow.pl/?dok\\_id=101628](https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=101628).

Oznaczenia PLK, SLK, KLK oznaczają kolejno: początek, środek, koniec łuku kołowego. Natomiast zapis 0+156.16 jest to kilometraż, czyli określenie miejsca na projektowanej drodze poprzez podanie odległości od przyjętego przez Projektanta punktu początkowego: liczba przed znakiem „+” oznacza kilometry, po znaku „+” podane są metry.

5. Na chwilę obecną materiałem określającym możliwą zajętość prywatnych nieruchomości są rysunki sytuacyjne konsultowanych wariantów. Granice i numery działek na rysunkach zostały pokazane zielonymi liniami. Ponadto informuję, że na etapie opracowania projektu budowlanego wyłoniony wykonawca uszczegółowi przyjęte rozwiązania sytuacyjne oraz wskaże niezbędny teren do realizacji zadania. Przejęcie prywatnych nieruchomości pod budowę infrastruktury komunikacyjnej odbędzie się najprawdopodobniej na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

6. Decyzja o wyborze wariantu rekomendowanego zostanie podjęta, po zakończeniu prac projektowych, przez kierownictwo Gminy Miejskiej Kraków, na podstawie m.in. rekomendacji Wykonawcy, opinii wydziałów UMK i miejskich jednostek organizacyjnych oraz innych podmiotów (np.: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.), a także głosu mieszkańców wyrażonego w trakcie konsultacji społecznych. Wybór wariantu będzie poprzedzony analizą aspektów ekonomicznych i finansowych, funkcjonalności rozwiązań, środowiskowych, społecznych. Informacja o wyborze wariantu rekomendowanego zostanie umieszczona w mediach

	<p>miejskich. Istotna będzie także decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, która może wskazywać preferowany wariant z uwagi na jego wpływ na szeroko rozumiane środowisko.</p> <p>7. Wstępny harmonogram przedstawia się następująco:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wykonanie projektu koncepcyjnego wielobranżowego wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – lata 2020 – 2022;</li> <li>• opracowanie projektu budowlanego wraz z decyzjami administracyjnymi i materiałami przetargowymi dla postępowania na wykonanie robót budowlanych – lata 2022 – 2024;</li> <li>• realizacja robót budowlanych – lata 2024 – 2025.</li> </ul> <p>Z uwagi na rozciągnięty w czasie proces inwestycyjny, konieczność uzyskania decyzji administracyjnych, ewentualne odwołania od tych decyzji oraz biorąc pod uwagę możliwości finansowania zadania z Budżetu Miasta Krakowa spowodowane COVID-19, powyższe terminy mogą ulec zmianie.”</p>
<p>„Optuję za Wariantem 1 jako najmniej inwazyjnym dla okolicznych mieszkańców a tym samym najsensowniejszym z przedstawionych wariantów.</p> <p>Mam natomiast pytanie odnośnie wariantu z tunelem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- czy droga najazdowa do tunelu od strony ul. Fredry musi mieć tak głębokie i szerokie półkole?</li> <li>- Czym to jest uwarunkowane?</li> <li>- Czy niemożliwa byłaby koncepcja np. kolejnego wariantu uwzględniającego wjazd z ul. Fredry na estakadę przebiegającą nad torami podobnie jak w wariacie z tunelem? Czy byłoby to możliwe? Nie było rozpatrywane?”</li> </ul>	<p>„Wyjaśniam, iż przebieg drogi w wariantach tunelowych podyktowany jest koniecznością osiągnięcia wymaganego zagłębienia jezdnii, umożliwiającego przeprowadzenie tunelu pod układem torowym. Im większy i dłuższy łuk, tym wjazd do tunelu będzie mniej stromy. Przedstawione rozwiązanie jest kompromisem pomiędzy zajmującym mało miejsca bardzo ciasnym łukiem z bardzo dużym nachyleniem, a wymagającym dużo terenu łagodnym łukiem z niewielkim pochyleniem.</p> <p>Pytanie (wraz z rysunkiem) dotyczące kolejnego wariantu wiaduktu zostało przekazane do Wykonawcy koncepcji. Po uzyskaniu odpowiedzi zostanie ona przesłana do Pani.”</p> <p>C.d.: „W nawiązaniu do poprzedniej wiadomości informuję, że Wykonawca przeanalizował różne przebiegi wiaduktu i zaproponowany w wariacie I przebieg jest w jego ocenie optymalny - zarówno pod kątem możliwej geometrii (dopuszczalne łuki i pochylenia) jak i zajętości terenu. Zaproponowany przez Panią przebieg nie może być zrealizowany ze względu na kolizję z istniejącym biurowcem przy ul. Fredry, zbyt duży kąt skrzyżowania z linią kolejową oraz konieczność większej zajętości terenu potrzebnego dla zachowania odpowiednich promieni łuków oraz pochyleń podłużnych niwelety. Byłby również problem z lokalizacją podpór obiektu - m. in. kolizja z ul. Przy Torze w rejonie rampy przeładunkowej.”</p>
<p>„Chciałbym się zapytać dlaczego zrezygnowano z projektu, który był prezentowany na konsultacjach z mieszkańcami w szkole podstawowej dwa lata temu. Było to takie jakby rondo na wiadukcie. Projekt ten wydaje się lepszy od zaprezentowanych, gdyż pozwala na bezkolizyjny przejazd we wszystkich relacjach a w dodatku zajmuje mniej miejsca, niż zaprezentowane propozycje.</p>	<p>„Najistotniejszym powodem rezygnacji z wariantu przedstawionego mieszkańcom dwa lata temu był brak możliwości ingerencji w ul. Przy Torze po wschodniej stronie ul. Fredry. W tym miejscu znajduje się wojskowa rampa przeładunkowa. Wojewódzki Sztab Wojskowy w Krakowie wskazał, że konieczne jest jej zachowanie wraz z dojazdami. W związku z powyższym nie było możliwości zaprojektowania</p>

<p>Chciałbym też podziękować za zajmowanie się sprawą tego przejazdu. Gdyż koniec remontu torów jest coraz bliżej, a nowe bloki w okolicy rosną jak grzyby po deszczu. I przy okazji zapytać kiedy planowane jest zakończenie budowy bezkolizyjnego przejazdu.”</p>	<p>łącznicy obsługującej relację ul. Fredry – ul. Tischnera w kierunku ul. Powstańców Śląskich. Ponadto w wariantcie przedstawionym mieszkańcom dwa lata temu nie było możliwości ewentualnego połączenia terenów po północnej stronie ul. Tischnera z ul. Fredry, a także brakowało relacji ul. Fredry – ul. Turowicza w kierunku południowym. Wstępny harmonogram realizacji bezkolizyjnego przejazdu przedstawia się następująco:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-wykonanie projektu koncepcyjnego wielobranżowego wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – lata 2020 – 2022;</li> <li>-opracowanie projektu budowlanego wraz z decyzjami administracyjnymi i materiałami przetargowymi dla postępowania na wykonanie robót budowlanych – lata 2022 – 2024;</li> <li>-realizacja robót budowlanych – lata 2024 – 2025.</li> </ul> <p>Z uwagi na rozciągnięty w czasie proces inwestycyjny, konieczność uzyskania decyzji administracyjnych, ewentualne odwołania od tych decyzji oraz biorąc pod uwagę możliwości finansowania zadania z Budżetu Miasta Krakowa spowodowane COVID-19, powyższe terminy mogą ulec zmianie.”</p>
<p>„1. Dlaczego nie przedstawiono wariantu podobnego do tego prezentowanego w 2018 roku (dokument w załączniku)? Wariant tego rodzaju ma potencjalne zalety np. krótka droga przejazdu w najważniejszej relacji Fredry - Brożka, możliwość skrętu z każdego kierunku w każdy. Co było powodem odrzucenia takiej koncepcji?</p> <p>2. Czy w przypadku wariantów II oraz III przeanalizowano możliwość oraz koszty pozyskania gruntów po zachodniej stronie ulicy Fredry? Wydaje się, że konieczność pozyskania prywatnych działek oraz wyburzeń domów może potencjalnie powodować trudności w realizacji tych wariantów.</p> <p>3. Dlaczego w przedstawionych nie rozważona wariantu w którym tarcza skrzyżowania znajduje się po zachodniej stronie wylotu ulicy Fredry (bliżej ulicy Brożka)? Taki wariant wydaje się bardziej optymalny ze względu na to iż relacja Fredry - Brożka jest najbardziej istotna dla projektowanego węzła.”</p>	<p>„1. Najistotniejszym powodem rezygnacji z wariantu przedstawionego mieszkańcom dwa lata temu był brak możliwości ingerencji w ul. Przy Torze po wschodniej stronie ul. Fredry. W tym miejscu znajduje się wojskowa rampa przeładunkowa. Wojewódzki Sztab Wojskowy w Krakowie wskazał, że konieczne jest jej zachowanie wraz z dojazdami. W związku z powyższym nie było możliwości zaprojektowania łącznicy obsługującej relację ul. Fredry – ul. Tischnera w kierunku ul. Powstańców Śląskich. Ponadto w wariantcie przedstawionym mieszkańcom dwa lata temu nie było możliwości ewentualnego połączenia terenów po północnej stronie ul. Tischnera z ul. Fredry, a także brakowało relacji ul. Fredry – ul. Turowicza w kierunku południowym.</p> <p>2. Jednym z elementów projektu koncepcyjnego jest rozdział pn.: Szacunek kosztów inwestycji dla przyjętych rozwiązań. Zgodnie z zakresem rzeczowym zadania Wykonawca powinien uwzględnić również koszt wykupu gruntu i rozbiórek obiektów budowlanych. Obecnie procedurę wykupu terenów pod inwestycje drogowe określa Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1363 ze zm.). Przejęcie nieruchomości na rzecz budowy infrastruktury drogowej następuje na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.</p> <p>3. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124 ze zm.) odległość pomiędzy skrzyżowaniami na drodze klasy zbiorczej (taką jest ul.</p>

	<p>Tischnera) powinna wynosić minimum 300m (w szczególnych przypadkach minimum 150m). Odcinek pomiędzy skrzyżowaniem ulic Tischnera, Zakopiańskiej, Brożka, Wadowickiej a skrzyżowaniem ulic: Tischnera i Fredry wynosi około 300m. Zatem zaproponowane przez Pana nowe skrzyżowanie musiałoby być usytuowane w połowie tego odcinka. Taki układ, z uwagi na znaczne natężenia ruchu na ww. ulicach, powodowałby wzajemne blokowanie się tych skrzyżowań.”</p>
<p>„Czy wyrażenie swojej aprobaty dla wybranego wariantu budowy wiaduktu jest brane tylko na podstawie wypełnienia formularza konsultacyjnego? Osoby starsze i nie mające dostępu do internetu są w tym momencie zupełnie pozbawione głosu w tej sprawie. Do tego dochodzi bardzo krótki okres konsultacji i letnia pora wyjazdów. Nie każdy też może wybrać się osobiście na ul. Wielopole.”</p>	<p>„Informuję, że podstawową formą wyrażenia opinii jest formularz konsultacyjny, który można poza drogą elektroniczną:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•prześłać pocztą tradycyjną na adres: Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa, ul. Wielopole 17a, 31-072 Kraków,</li> <li>•dostarczyć osobiście do siedziby Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa - ul. Wielopole 17a, pok. 216;</li> <li>•złożyć na dowolnym dzienniku podawczym Urzędu Miasta Krakowa.</li> </ul> <p>W przypadku braku możliwości wypełnienia formularza możliwe jest zgłoszenie swoich uwag telefonicznie w ramach dyżuru telefonicznego dzisiaj (środa, 30 czerwca 2021 r.) w godzinach 17.00-19.00 lub w kolejnych dniach w godzinach pracy Urzędu Miasta Krakowa, tj. 7.30 - 15.30, pod numerem telefonu 12 616 87 65. Ponadto wyjaśniam, że konsultacje społeczne rozpoczęły się w dniu 10 czerwca 2021 r. i potrwać do 2 lipca 2021 r. Niemniej jednak uwagi zgłaszane po tym terminie również będą w miarę możliwości rozpatrywane.”</p>
<p>„Proszę o przestanie wizualizacji oraz opisu przebiegu prac polegających na zamierzeniu inwestycyjnym dostosowanie do ruchu pojazdów oraz utrzymanie połączeń pieszo-rowerowych wynikających z rozbudowy połączeń kolejowych przy ul.Fredry. Jesteśmy właścicielami lokalu na ul.Fredry 8 w Krakowie ,gdzie prowadzimy swój sklep firmowy. Wszelkie długotrwałe prace będą wielkim utrudnieniem dla prowadzonej mojej działalności oraz mocno utrudnią dojazd moim klientom.”</p>	<p>„Wszystkie materiały konsultacyjne dostępne są na stronach: Obywatelski Kraków oraz Biuletyn Informacji Publicznej Miasta Krakowa (należy przewinąć na dół strony): <a href="https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=101628">https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=101628</a> Wstępny harmonogram realizacji bezkolizyjnego przejazdu przedstawia się następująco: wykonanie projektu koncepcyjnego wielobranżowego wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – lata 2020 – 2022; opracowanie projektu budowlanego wraz z decyzjami administracyjnymi i materiałami przetargowymi dla postępowania na wykonanie robót budowlanych – lata 2022 – 2024; realizacja robót budowlanych – lata 2024 – 2025. Z uwagi na rozciągnięty w czasie proces inwestycyjny, konieczność uzyskania decyzji administracyjnych, ewentualne odwołania od tych decyzji oraz biorąc pod uwagę możliwości finansowania zadania z Budżetu Miasta Krakowa spowodowane COVID-19, powyższe terminy mogą ulec zmianie. Z uwagi na wczesny etap prac projektowych i brak wyboru wariantu docelowego obecnie nie jest możliwe wskazanie organizacji ruchu pieszego i samochodowego w czasie prac budowlanych.”</p>

„Jak wiadomo koszt ewentualnej budowy jest ogromny i jesteśmy świadomi, że miasto nie stać na taki wydatek. Proszę zatem o informację czy jest szansa na pozyskanie finansowania na tę inwestycję z innych źródeł? Albo czy zostały może już poczynione jakieś kroki, aby jakieś dofinansowanie uzyskać?”

„Dotychczas, z uwagi na wstępny etap przygotowania inwestycji, znane były orientacyjne koszty realizacji zadania. Jednym z elementów dzieła pn.: Projekt koncepcyjny wielobranżowy dla zadania pn.: „Budowa wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94” wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, obecnie przygotowywanego przez Wykonawcę tj. firmę Voessing Polska Sp. z o.o., jest sporządzenie Szacunkowych kosztów inwestycji dla przyjętych rozwiązań. Ponadto, po zakończonych konsultacjach społecznych, Wykonawca przeanalizuje zgłaszane uwagi i w razie konieczności wprowadzi stosowne zmiany do treści opracowania. Wtedy też możliwe będzie wskazanie kosztów poszczególnych wariantów na etapie projektu koncepcyjnego.

Po uzyskaniu ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Gmina Miejska Kraków (dalej: Gmina) będzie kontynuować prace zmierzające w kierunku pozyskania wszelkich niezbędnych decyzji administracyjnych (np.: Pozwolenie na Budowę, Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej) wymaganych do realizacji zadania.

Po ich uzyskaniu zaktualizowane zostaną prognozy co do kosztu inwestycji, a tym samym Gmina będzie mogła podjąć niezwłoczne działania w kierunku zabezpieczenia środków na realizację robót budowlanych.

Równocześnie pragnę poinformować, że Gmina na bieżąco analizuje możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych dla realizowanych zadań. W przypadku uruchomienia stosownego programu pomocowego, z którego możliwe byłoby uzyskanie dofinansowania dla przedmiotowego projektu, Gmina złoży odpowiedni wniosek.”

### Treść korespondencji prowadzonej przy wykorzystaniu formularza konsultacyjnego

Treść formularza	Komentarz
<p><b>1. Propozycja zmian w zakresie wariantu I:</b></p> <p>„Wykonanie dodatkowego ciągu pieszo-rowerowego łączącego ul. Malutką z ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ulicy Fredry. Wykonanie przejścia dla pieszych i rowerzystów przez ul. Fredry w miejscu połączenia ww. ciągu z ul. Fredry.</p> <p>Propozycja – Rys. 1.”</p>	<p><b>W odniesieniu do pkt. 1., 3., 4.:</b></p> <p>Technicznie istnieje możliwość wykonania dodatkowego ciągu pieszo-rowerowego łączącego ul. Malutką z ul. Fredry oraz przejścia pieszo-rowerowego w ciągu ul. Fredry. Rozwiązanie zostanie wprowadzone w wariantcie II i wariantcie III. Z uwagi na konieczność wykupu dodatkowego terenu, rozwiązanie to nie zostanie uwzględnione w wariantcie I.</p> <p><b>W odniesieniu do pkt. 2.:</b></p> <p>Wykonane analizy ruchowe i przepustowości wykazały zasadność zaprojektowania odpowiedniej ilości pasów dla każdej z relacji.</p>

Rys. 1. **Wariant I** - połączenie pieszo-rowerowe z ulicą Malutką z przejściem dla pieszych i rowerzystów przez ulicę Fredry.



**Uzasadnienie interesariusza w zakresie powyższej propozycji zmian wariantu I:**

„Znaczące skrócenie czasu dojazdu do terenów po drugiej stronie linii kolejowej w tym pętli Łagiewniki dla mieszkańców ulic Malutkiej, Kurasia, Uroczej.

**2. Druga propozycja zmian w zakresie wariantu I:**

„Wykonanie dwóch pasów do skrzyżowania z ulicy Fredry w ulicę Tischnera. Propozycja – Rys. 2.”

Rys. 2 **Wariant I** – dwa pasy do skrzyżowania z ul. Fredry w ulicę Tischnera.



**Uzasadnienie interesariusza w zakresie powyższej propozycji zmian wariantu I:**

„Usprawnienie i poprawa płynności ruchu na wspomnianym skrzyżowaniu, co jest istotne ze względu na między innymi ruch autobusów w ul. Fredry. Podobne rozwiązanie (dwa pasy do skrzyżowania) funkcjonuje obecnie przy wyjeździe z ul. Fredry w ul. Tischnera w kierunku ul. Wadowickiej i sprawdza się uptyniając ruch.”

**3. Propozycja zmian w zakresie wariantu II:**

„Wykonanie dodatkowego ciągu pieszo-rowerowego łączącego ul. Malutką z ciągami pieszo-rowerowymi wzdłuż ulicy Fredry.”

**Uzasadnienie interesariusza w zakresie powyższej propozycji zmian wariantu II:**

„Znaczące skrócenie czasu dojazdu do terenów po drugiej stronie linii kolejowej w tym pętli Łagiewniki dla mieszkańców ulic Malutkiej, Kurasia, Uroczej.”

**W odniesieniu do pkt. 5. i 6.:**

Wykonywane są analizy przejezdności, które uwzględniają również ruch autobusów i samochodów ciężarowych. Na podstawie tych analiz dobierane są odpowiednie parametry łuków.



#### **4. Propozycja zmian w zakresie wariantu III:**

*„Wykonanie dodatkowego ciągu pieszo-rowerowego łączącego ul. Malutką z planowaną kładką pieszo-rowerową.”*

#### **Uzasadnienie interesariusza w zakresie powyższej propozycji zmian wariantu III:**

*„Znaczące skrócenie czasu dojazdu do terenów po drugiej stronie linii kolejowej w tym pętli Łągiwniki dla mieszkańców ulic Malutkiej, Kurasia, Uroczej.”*

#### **5. Propozycja zmian w zakresie wariantu II:**

*„Zmiana geometrii skrzyżowania przedstawionego na rysunku poniżej w sposób umożliwiający bezkolizyjne poruszanie się większych pojazdów w tym autobusów miejskich.”*



#### **Uzasadnienie interesariusza w zakresie powyższej propozycji zmian wariantu II:**

*„Skrzyżowanie w obecnie przedstawionej formie będzie utrudniać ruch większych pojazdów (autobusów i pojazdów dojeżdżających do istniejącej przy ul. Fredry firm) szczególnie w relacji od ulicy Fredry w stronę proponowanego tunelu i od tunelu w stronę ulicy Fredry. Podobny problem istnieje obecnie na skrzyżowaniu ulicy Połomskiego z ulicą Fredry, gdzie autobusy skręcając muszą wjechać na przeciwny pas ruchu.”*

#### **6. Propozycja zmian w zakresie wariantu III:**

*„Zmiana geometrii skrzyżowania przedstawionego na rysunku poniżej w sposób umożliwiający bezkolizyjne poruszanie się większych pojazdów w tym autobusów miejskich.”*

#### **Uzasadnienie interesariusza w zakresie powyższej propozycji zmian wariantu III:**

*„Skrzyżowanie w obecnie przedstawionej formie będzie utrudniać ruch większych pojazdów (autobusów i pojazdów dojeżdżających do istniejącej przy ul. Fredry firm) szczególnie w relacji od ulicy Fredry w stronę proponowanego tunelu i od tunelu w stronę ulicy Fredry.”*

Podobny problem istnieje obecnie na skrzyżowaniu ulicy Połomskiego z ulicą Fredry, gdzie autobusy skręcając muszą wjechać na przeciwny pas ruchu.”



**Ogólne uwagi w zakresie projektu koncepcyjnego:**

„Przedstawione przeze mnie uwagi dotyczą przede wszystkim poprawy płynności ruchu jak i komfortu mieszkańców korzystających z planowanej inwestycji. Chciałem zaznaczyć, że z mojego punktu widzenia wariant I z uwzględnieniem wyżej wymienionych uwag, powinien zostać wybrany jako wariant do realizacji, ponieważ jest rozwiązaniem optymalnym pod względem wygody korzystania oraz przepustowości zarówno dla pieszych, rowerzystów jak i dla kierowców.

W każdym z wariantów proponuję wykonanie dodatkowego połączenia pieszo-rowerowego z ulicą Malutką oraz dodatkowego przejścia pieszo-rowerowego przez ulicę Fredry w miejscu połączenia proponowanego ciągu z ulicą Fredry. Proponowane połączenie znacząco skraca drogę do terenów położonych po drugiej stronie linii kolejowej (np. pętli Łągiewniki) dla mieszkańców ulic Malutkiej, Uroczej, Kurasia. Jest to istotne szczególnie dla starszych i niepełnosprawnych mieszkańców tych ulic.”

**Uwagi w zakresie wariantu I:**

„Jedyne rozsądne i realistyczne rozwiązanie, pod warunkiem wykonania zejścia i wyjścia z wiaduktu dla pieszych, w strefie skrzyżowania z ul. Tischnera + winda.”

**Uzasadnienie interesariusza w zakresie powyższej uwagi:**

„Względnie mało koniecznych wyburzeń oraz wykopu terenów prywatnych”.

**Uwagi w zakresie wariantu II:**

„Nie do przyjęcia”

**Uzasadnienie interesariusza w zakresie powyższej uwagi:**

„1. Rozwiązanie niebezpieczne i uciążliwe dla pieszych i dla samochodów.

2. zbyt dużo łuków

Przyjęto do wiadomości opinie interesariusza w zakresie oceny każdego z wariantów.

Rozwiązania projektowe w każdym wariantcie spełniają warunki techniczne i inne obowiązujące przepisy, zapewniając bezpieczeństwo użytkowników.

Projekt uwzględnia również system odwodnienia tunelu, którego wydajność policzona jest zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami.

Nie planuje się drążenia tunelu w technologii TBM (tarcza).

<p>3. groźba zalewania podczas nawałnych deszczów</p> <p>4. przebieg pod nowo zmodernizowaną stacją kolejową!</p> <p>5. przebieg przez teren zabudowany, ukształtowany na skarpie</p> <p>6. wykonanie w wykopach? (nie tarcza!)”</p> <p><b>Uwagi w zakresie wariantu III:</b></p> <p>„Nie do przyjęcia”</p> <p><b>Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:</b></p> <p>„Uciążliwy dla samochodów podczas budowy I-go etapu a potem niebezpieczny w eksploatacji: zalewanie, akcje ratownicze w razie kolizji lub pożaru + uwagi do wariantu II-go”.</p> <p><b>Ogólne uwagi w zakresie projektu koncepcyjnego:</b></p> <p>„1. Warianty opracowano profesjonalnie.</p> <p>2. W tym terenie rozważanie tunelu można było pominąć (infrastruktura kolejowa nowo zmodernizowana, wysoka skarpa, teren zabudowany).”</p>	
<p><b>Uwaga w zakresie wariantu I:</b></p> <p>„Wadliwy, nie do zrealizowania.”</p> <p><b>Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:</b></p> <p>„Wariant zakłada utworzenie nowego skrzyżowania ulic Fredry i Tischnera w odległości około 100 m od istniejącego. Skrzyżowanie to wchodzi w skrzyżowanie ulic Turowicza i Tischnera. Istniejące skrzyżowanie ulic Fredry i Tischnera musi pozostać ze względu na dojazd do ulicy Przy Torze. Dwa skrzyżowania w odległości około 100 m zmniejszą w istotny sposób płynność ruchu.”</p> <p><b>Uwagi w zakresie wariantu II:</b></p> <p>„Wadliwy, nie do zrealizowania”</p> <p><b>Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:</b></p> <p>„Wzniesienie terenu na części ulicy Fredry powoduje, że naturalnym i optymalnym rozwiązaniem jest estakada”.</p> <p><b>Uwagi w zakresie wariantu III:</b></p> <p>„Wadliwy, nie do zrealizowania tunel drogowy. Do realizacji kładka dla pieszych i rowerzystów”.</p> <p><b>Uzasadnienie interesariusza w zakresie powyższej uwagi:</b></p> <p>Wzniesienie terenu na części ulicy Fredry powoduje, że naturalnym i optymalnym rozwiązaniem jest estakada. Kładka dla pieszych i rowerzystów jest dobrym rozwiązaniem”.</p> <p><b>Ogólne uwagi w zakresie projektu koncepcyjnego:</b></p> <p>„Przyjęte rozwiązanie winno uwzględnić następujące fakty:</p> <p>1. Ukształtowanie terenu, który po południowej stronie istniejącego przejazdu kolejowego wznosi się, preferuje wykonanie estakady. Tunel wymaga dłuższych dróg najazdowych niż estakada. W zależności od przyjętej</p>	<p><b>Komentarz odnośnie wariantu I:</b></p> <p>Istniejące skrzyżowanie Fredry – Tischnera obsługiwać będzie wyłącznie ul. Przy Torze. Przejazd drogowo-kolejowy w ciągu Fredry zostanie zlikwidowany. Dlatego ruch na tym skrzyżowaniu będzie zdecydowanie mniejszy niż dotychczasowy.</p> <p><b>Komentarz odnośnie wariantu II i III:</b></p> <p>Przedstawiony wariant jest technicznie możliwy do zrealizowania. Przy ocenie wariantów, oprócz ukształtowania terenu, brane są również inne aspekty – środowiskowe, społeczne, techniczne czy ekonomiczne.</p> <p><b>Komentarz odnośnie uwag ogólnych:</b></p> <p>Analizie poddano różne przebiegi wiaduktu i zaproponowany w wariantach I i II przebieg w ocenie Wykonawcy jest optymalny - zarówno pod kątem możliwej geometrii (dopuszczalne łuki i pochylenia) jak i zajętości terenu.</p> <p>Zaproponowany przez interesariusza przebieg nie może być zrealizowany ze względu na kolizję z istniejącym biurowcem przy ul. Fredry, zbyt duży kąt skrzyżowania z linią kolejową oraz konieczność większej zajętości terenu potrzebnego dla zachowania odpowiednich promieni łuków oraz pochyleń podłużnych niwelety.</p> <p>Byłby również problem z lokalizacją podpór obiektu - m. in. kolizja z ul. Przy Torze w rejonie rampy przeładunkowej.</p> <p>Realizacja każdego z wariantów powodować będzie czasowe utrudnienia na ul. Tischnera w okresie</p>

technologii może wymagać na czas budowy częściowego zamknięcia ulicy Tischnera. Prawdopodobnie będzie kosztował o wiele więcej niż estakada.

2. najlepszym rozwiązaniem jest rozbudowa istniejącego skrzyżowania poprzez dodanie nowej drogi po stronie północnej ulicy Tischnera (jak w wariantach 2 i 3). Dodanie nowego skrzyżowania w odległości około 100 m od istniejącego jest prawdopodobnie niezgodne z prawem. 3. Dla mieszkańców optymalnym rozwiązaniem jest utrzymanie przez cały czas budowy przejazdu przez istniejącą ulicę Fredry do ulicy Tischnera.

Wszystkich, przedstawionych powyżej wymogów, nie spełnia żaden z przedstawionych do konsultacji wariantów. Dlatego należy wykonać wariant 4 składający się z kładki dla pieszych oraz estakady z drogami dojazdowymi, pokazanymi na poniższym szkicu.”

**Poniżej szkic dołączony do formularza przez interesariusza:**



#### **Uwagi w zakresie wariantu I:**

„Wariant nr 1. Ślimak zamiast schodów. Duża widna dla osób niepełnosprawnych. Połączenie rampy zjazdowej z ul. Łagiewnicką.

#### **Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:**

„Schody są barierą architektoniczną dla osób niepełnosprawnych i wózków dziecięcych. Ślimak umożliwia komunikację na otwartym powietrzu, winda natomiast nakierowana jest na osoby o ograniczonej mobilności, niemogące skorzystać ze ślimaka. Połączenie rampy zjazdowej z ul. Łagiewnicką ułatwi komunikację pieszą i rowerową w stronę starego podgórze i dalej w stronę centrum”

#### **Ogólne uwagi w zakresie projektu koncepcyjnego:**

„Po uruchomieniu linii szybkiej kolei miejskiej Łagiewniki zostają odcięte id reszty miasta w kierunkach zachodnim i północnym. Konieczne jest ustanowienie przejazdu bezkolizyjnego (z linią kolejową) w kierunku południowym lub zachodnim. Wiadukt lub tunel na ul. Fredry jest konieczny do normalnego funkcjonowania dzielnicy. Wariant nr 1 wydaje się być najlepiej dopasowany do potrzeb dzielnicy.”

realizacji robót budowlanych. Możliwa jest taka organizacja robót, która nie spowoduje całkowitego zamknięcia ul. Tischnera.

Czas realizacji wariantu estakadowego i tunelowego jest porównywalny.

Każdy z wariantów opracowano zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Odległość między projektowanym skrzyżowaniem a istniejącym skrzyżowaniem Fredry - Tischnera wynosi ok. 250m.

W wariacie I zaprojektowano rampę (ślimak) zapewniającą dostępność dla osób z niepełnosprawnością ruchową oraz dla rowerzystów. Projekt nie przewiduje schodów.

Z uwagi na przewidzianą rampę dla pieszych i rowerzystów, a także koszty realizacji a następnie utrzymania, w tym naprawa po ewentualnych aktach wandalizmu, nie przewiduje się zaprojektowania windy.

Połączenie ul. Fredry z ul. Łagiewnicką zostanie rozpatrzone przez Inwestora na etapie opracowywania projektu budowlanego.

<p>Dodatkowo przesłało inne formularze z podobną treścią jak powyższa.</p>	
<p><b>Uwagi w zakresie wariantu I:</b></p> <p>„Wariant nr 1. Ślimak zamiast schodów. Duża widna dla osób niepełnosprawnych. Połączenie rampy zjazdowej z ul. Łagiewnicką.”</p> <p><b>Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:</b></p> <p>„Schody to bariera architektoniczna i techniczna w związku z indywidualnymi potrzebami osób niepełnosprawnych. Umożliwia i ułatwia swobodę ruchu osobom niepełnosprawnym. Utrzymanie wszystkich relacji drogowych poprzez połączenie z terenami po północnej stronie ul. Tischnera, które staną się w najbliższych latach miejscem dużych inwestycji.”</p> <p><b>Ogólne uwagi tego samego interesariusza w zakresie projektu koncepcyjnego:</b></p> <p>„Wariant nr 1 jako projekt najwłaściwszy do dalszego procedowania”.</p>	<p>W wariantcie I zaprojektowano rampę (ślimak) zapewniającą dostępność dla osób z niepełnosprawnością ruchową oraz dla rowerzystów. Projekt nie przewiduje schodów.</p> <p>Z uwagi na przewidzianą rampę dla pieszych i rowerzystów, a także koszty realizacji a następnie utrzymania, w tym naprawa po ewentualnych aktach wandalizmu, nie przewiduje się zaprojektowania windy.</p> <p>Połączenie ul. Fredry z ul. Łagiewnicką zostanie rozpatrzone przez Inwestora na etapie opracowywania projektu budowlanego.</p>
<p>Dodatkowo przesłało inne formularze z podobną treścią jak powyższa.</p>	

**Uwagi interesariusza w zakresie wariantu III etap 2:**

„Tunel drogowy i kładka pieszo rowerowa Kładka oprócz schodów powinna posiadać windę dla rowerzystów, osób z wózkami dzieciennymi i osób starszych. Kładka powinna być zadaszona aby w czasie opadów a zwłaszcza w zimie nie doszło do wypadku.”

**Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:**

„W tak newralgicznym punkcie ważne jest rozdzielenie ruchu drogowego (samochody) od ruchu pieszorowerowego.”

**Uwagi interesariusza w zakresie wariantu I:**

„Ślimak do zejścia/zjazdu rowerem (bez schodów) przy wiadukcie.”

**Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:**

„Ułatwi to rowerzystom pokonanie skrzyżowania i włączenie się do ruchu bez konieczności pokonywania dodatkowych kilometrów, dodatkowo zapewni bezpieczeństwo rowerzystom.”

**Uwagi w zakresie wariantu I:**

„Winda dla niepełnosprawnych i rowerów (szersza winda)”

**Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:**

„Należy uwzględnić także windy dla osób niepełnosprawnych oraz dla rowerów.”

**Uwagi w zakresie wariantu I:**

„Obecnie w pierwszym wariantcie wyjazd w stronę Nowej Huty z ul. Fredry wymaga przejazdu przez nowo-projektowany odcinek oraz nawrót przy obecnym skrzyżowaniu Fredry i Tischnera. Należy zaplanować możliwość skrętu w lewo (w stronę Nowej Huty) przy wiadukcie ul. Turowicza, aby maksymalnie ułatwić i skrócić czas potrzeby na wyjazd w stronę Nowej Huty (bardzo ważny ciąg komunikacyjny umożliwiający jazdę w stronę centrum).”

**Ogólne uwagi w zakresie projektu koncepcyjnego:**

„Zdecydowanie najlepiej prezentuje się wariant nr 1 - jest on najlepszym projektem pod kątem funkcjonalnym jak i finansowym. Powyższe zmiany (szczególnie pkt. 3 dotyczący możliwości sprawnego wyjazdu w stronę Nowej Huty) uczynią ten projekt niemalże idealny.

W wariantcie I oraz wariantcie III etap 1 zaprojektowano rampę zapewniającą dostępność dla osób z niepełnosprawnością ruchową oraz dla rowerzystów.

Z uwagi na przewidzianą rampę dla pieszych i rowerzystów, a także koszty realizacji a następnie utrzymania, w tym naprawa po ewentualnych aktach wandalizmu, nie przewiduje się zaprojektowania windy w wariantcie I.

Dodanie zadaszona wymagałoby zaprojektowania znacznie masywniejszej konstrukcji kładki z uwagi na konieczność przeniesienia obciążeń od wiatru. Wpłynęłoby to na znaczne zwiększenie kosztu budowy. W związku z powyższym nie przewiduje się wprowadzenia zadaszona kładki do projektu.

W wariantcie I możliwość jazdy w kierunku Nowej Huty odbywa się poprzez:

- możliwość zawrócenia na skrzyżowaniu Fredry - Tischnera,
- włączenie się w ul. Turowicza z ul. Połomskiego,
- włączenie się do ul. Turowicza poprzez planowany łącznik do ul. Przyjaźni Polsko-Węgierskiej.

<p><b>Uwagi interesariusza w zakresie wariantu I:</b></p> <p>„Przeniesienie tarczy skrzyżowania zjazdu z ulicy Fredry i tym samym „zawrotki” w ciągu ulicy Tischnera w kierunku zachodnim. Potrzebne miejsce na pasie pomiędzy jezdniami możliwe do uzyskania dzięki przeniesieniu fragmentu północnej jezdni ulicy Tischnera w kierunku północnym.”</p> <p><b>Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:</b></p> <p>„Usunięcie kłopotliwego skrzyżowania ze zjazdem z ulicy Turowicza. Zmniejszenie terenu zajmowanego przez budowany zjazd z wiaduktu. Możliwość budowy skrzyżowania z ulicy Fredry w kierunku Nowej Huty.”</p> <p><b>Uwagi w zakresie wariantu I:</b></p> <p>„Budowa bezpośredniego połączenia wiaduktu w ciągu ulicy Fredry z ulicą Łągiewnicką.”</p> <p><b>Uzasadnienie interesariusza w zakresie powyższej uwagi:</b></p> <p>„Utworzenie korzystnej nowej możliwości przejazdu z ulicy Fredry do ulicy Łągiewnickiej. Oszczędność dzięki możliwości rezygnacji z budowy oddzielnego połączenia ulicy Łągiewnickiej i ulicy Tischnera.”</p>	<p>Lokalizacja skrzyżowania uwarunkowana jest zapewnieniem relacji umożliwiających włączenie się pojazdów z ul. Tischnera w ul. Fredry.</p> <p>Połączenie ul. Fredry z ul. Łągiewnicką zostanie rozpatrzone przez Inwestora na etapie opracowywania projektu budowlanego.</p>
<p><b>Uwagi interesariusza w zakresie wariantu I:</b></p> <p>„Wariant nr 1. Ślimak zamiast schodów. Duża widna dla osób niepełnosprawnych.”</p> <p><b>Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:</b></p> <p>„Schody to bariera architektoniczna i techniczna w związku z indywidualnymi potrzebami osób niepełnosprawnych. Umożliwia i ułatwia swobodę ruchu osobom niepełnosprawnym.”</p>	<p>W wariantcie I zaprojektowano rampę (ślimak) zapewniającą dostępność dla osób z niepełnosprawnością ruchową oraz dla rowerzystów. Projekt nie przewiduje schodów.</p> <p>Z uwagi na przewidzianą rampę dla pieszych i rowerzystów, a także koszty realizacji a następnie utrzymania, w tym naprawa po ewentualnych aktach wandalizmu, nie przewiduje się zaprojektowania windy w wariantcie I.</p>
<p><b>Uwagi interesariusza w zakresie wariantu I:</b></p> <p>„W jaki sposób będzie zapewniona relacja drogowa od ulicy Fredry w ulicę Tischnera w stronę węzła drogowego Kamińskiego i dalej w stronę al. Powstańców Śląskich? Brak jednej z relacji skrajnej w proponowanym wariantcie 1 spowoduje, że mieszkańcy ul. Fredry muszą skręcić w zakorkowaną drogę Wadowicką jeśli będą chcieli przejechać w kierunku północnym lub będą musieli wjechać na zakorkowaną ul. Tischnera i zawrócić na obecnym skrzyżowaniu Tischnera-Fredry a w szczycie ruchu to skrzyżowanie jest zakorkowane.”</p>	<p>W wariantcie I możliwość jazdy w kierunku Nowej Huty odbywa się poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- możliwość zawrócenia na skrzyżowaniu Fredry - Tischnera,</li> <li>- włączenie się w ul. Turowicza z ul. Połomskiego,</li> <li>- włączenie się do ul. Turowicza poprzez planowany łącznik do ul. Przyjaźni Polsko-Węgierskiej.</li> </ul>

<p><b>Uwagi interesariusza w zakresie wariantu I:</b></p> <p>„dodać relacje skątne, obecna koncepcja nie pozwala na wyjazd z ul. Fredry w stronę ul. Nowohuckiej.”</p> <p><b>Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:</b></p> <p>„Obecne rozwiązanie pozwala na wyjazd w obu kierunkach, ważne, aby było to zachowane. Dojazd w stronę nowej huty jest ważny dla mieszkańców transportu indywidualnego, a w przyszłości będzie możliwość pójść autobus w stronę pętli autobusowej przy skrzyżowaniu z ul. Wielicką. Z tego powodu ten wariant jest najgorszy z zaprezentowanych.”</p> <p><b>Uwagi interesariusza w zakresie wariantu II:</b></p> <p>„dorobić przejazd dla rowerów i pieszych bez konieczności zjeżdżania w dół do tunelu, a później stromo pod górę.”</p> <p><b>Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:</b></p> <p>„Pod względem samochodów wariant jest bardzo dobry. Dla rowerów będzie problem bo najpierw trzeba zjechać w dół, a później stromo pod górę. Jest to wariant lepszy od pierwszego, ale gorszy od trzeciego.”</p> <p><b>Uwagi interesariusza w zakresie wariantu III:</b></p> <p>„Budowa obu części w jednym etapie.”</p> <p><b>Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:</b></p> <p>„Wydaje mi się, że budując na raty istnieje realne zagrożenie, że po zbudowaniu pierwszego etapu, drugi zostanie odsunięty w czasie, a przejazd kolejowy zamknięty. Byłoby to katastrofą dla całej okolicy i spowodowało odcięcie od komunikacji miejskiej. Ten wariant całościowo uważam za najlepszy.”</p> <p><b>Ogólne uwagi w zakresie projektu koncepcyjnego:</b></p> <p>„Budowa bezkolizyjnego przejazdu przez tory kolejowe jest bardzo ważna dla całego osiedla przy ul. Fredy. Uruchomienie skm oraz budowa nowych bloków spowoduje paraliż okolicy, jeżeli bezkolizyjny węzeł nie powstanie. Bardzo ważne jest aby przejazd/przejście był możliwy dla pieszych, rowerów a przede wszystkim, samochodów oraz autobusów komunikacji miejskiej. Ważne jest też uwzględnienie wszystkich reakcji skątnych.”</p>	<p>W wariantcie I możliwość jazdy w kierunku Nowej Huty odbywa się poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- możliwość zawrócenia na skrzyżowaniu Fredry - Tischnera</li> <li>- włączenie się w ul. Turowicza z ul. Połomskiego</li> <li>- włączenie się do ul. Turowicza poprzez planowany łącznik do ul. Przyjaźni Polsko-Węgierskiej.</li> </ul> <p>Wariacją wariantu II jest wariant III, w którym rozdzielono ruch pieszy i rowerowy od ruchu samochodowego.</p> <p>Ewentualne ustalenie sposobu realizacji wariantu III, podejmowane będzie na późniejszym etapie realizacji zadania.</p>
<p><b>Uwagi interesariusza w zakresie wariantu I:</b></p> <p>„Opowiadam się za projektem naziemnym. Brakuje mi w nim zjazdu z estakady w stronę DW776 I połączenia z ulicą Łągiwnicką. Ponadto uważam, że konieczne jest zainstalowanie wind ułatwiających osobom starszym, niepełnosprawnym, na wózkach dostanie się na górę estakady z pominięciem długiego podjazdu.”</p> <p><b>Brak dodatkowych uzasadnień.</b></p>	<p>W wariantcie I możliwość jazdy w kierunku Nowej Huty odbywa się poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- możliwość zawrócenia na skrzyżowaniu Fredry - Tischnera</li> <li>- włączenie się w ul. Turowicza z ul. Połomskiego</li> <li>- włączenie się do ul. Turowicza poprzez planowany łącznik do ul. Przyjaźni Polsko-Węgierskiej.</li> </ul> <p>Lokalizacja skrzyżowania uwarunkowana jest zapewnieniem relacji umożliwiających włączenie się pojazdów z ul. Tischnera w ul. Fredry.</p> <p>Połączenie ul. Fredry z ul. Łągiwnicką zostanie rozpatrzone przez Inwestora na etapie opracowywania projektu budowlanego.</p>



	Z uwagi na przewidzianą rampę dla pieszych i rowerzystów, a także koszty realizacji a następnie utrzymania, w tym naprawa po ewentualnych aktach wandalizmu, nie przewiduje się zaprojektowania windy w wariantcie I.
<p><b>Uwaga interesariusza w zakresie wariantu III:</b> Urządzenie terenu oznaczonego jako „ZIELEŃ”</p> <p><b>Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:</b> W związku z znikomą ilością urządzonych terenów zielonych w tej dzielnicy, każdy skrawek nadający się do tego celu warto rozważyć pod takim kątem.</p> <p><b>Uwaga interesariusza w zakresie wariantu III:</b> Zasada ruchu drogowej na mogącym powstać skrzyżowaniu ul. Fredry z łącznikiem do ronda oraz ulicą prowadzącą do tunelu. Proponuję postawienie znaku dającego pierwszeństwo przejazdu na kierunku północ-południe, tj. łącznik od Fredry do ronda byłby drogą podporządkowaną.</p> <p><b>Uzasadnienie w zakresie powyższej uwagi:</b> Usprawnienie ruchu samochodowego na kierunku północ-południe</p>	<p>Możliwe zagospodarowanie terenów zielonych będzie uwzględnione na etapie projektu budowlanego lub wykonawczego.</p> <p>Projekt Stałej Organizacji Ruchu zostanie wykonany na późniejszym etapie prac i uwzględnić będzie prognozowane natężenia ruchu wraz ze strukturą kierunkową (dominujące relacje na skrzyżowaniu) i rodzajową pojazdów.</p>

## KORESPONDENCJA OTRZYMANA DROGĄ ELEKTRONICZNĄ DOT. WYBORU WARIANTU (pisownia oryginalna)

„Jako mieszkaniec w imieniu całej rodziny 4 osobowej chciałbym wyrazić zdecydowane poparcie dla rozwiązania problemu w wersji budowy wiaduktu. Wiem, że mieszkańcy, czyli nasze sąsiedztwo jest i tak mocno rozgoryczone ewentualnymi innymi propozycjami rozwiązań, gdyż na poprzednich spotkaniach przedstawiany był wariant popierany przez nas. Liczyliśmy na windy dla niepełnosprawnych i ścieżki oraz dodatkowa droga przez ul. Węgierską. Czy my będziemy zawsze sami z problemami związanymi z naszym miejscem zamieszkania a tylko korzyści odnosić będą deweloperzy i inni....juz mamy problemy z parkowaniem i wzmożonym ruchem. Prosimy o więcej empatii i dotrzymywanie obietnic.”

„Cały przebieg planowanej inwestycji jest od 2020-2025. To długi okres, a może się jeszcze wydłużyć. Dla prowadzonej działalności na ul. Fredry 8 w Krakowie będzie to bardzo dużym obciążeniem! Szczególnie dla naszych klientów! Proszę o zabezpieczenie drogi objazdowej (nie dłuższej niż ta obecna) w każdej koncepcji prac budowlanych. Proszę o bieżące i wcześniejsze powiadomienia do Avicold o planowanych zamknięciach czy zmianach ruchu!”

„W sprawie budowy wiaduktu, preferuje wariant nr 1. Proszę o zastanowienie się nad uwzględnieniem w tym projekcie: podjazdu ślimakowego, zamiast schodów zamontować windę na więcej osób i rowery oraz uwzględnić w projekcie połączenie wiaduktu z ul. Łagiewnicką.”

„dziękuję bardzo za przybycie na konsultacje, które odbyły się w szkole w Łagiewnikach.

Jako mieszkaniec tej części Krakowa, chciałbym przekazać moje spostrzeżenia. Wariant 1.

1. Sugestia aby uwzględnić windy jest bardzo trafna i windy byłby dużym ułatwieniem w dotarciu na wiadukt dla pieszych.
2. Uwzględnienie propozycji połączenie wiaduktu z ulicą Łagiewnicką byłoby dużym atutem przemawiającym za wariantem 1.

Wariant 2 raczej jest najmniej korzystną propozycją.

Wariant 3 - 1. Opcja tunelu jest dla mnie tak samo atrakcyjna jak opcja z wiaduktem. 2. Moim zdaniem, uwzględnienie kładki nad torami powoduje że dla ruchu pieszego i rowerzystów ten wariant jest tak samo korzystny jak wariant z wiaduktem 3. Uwzględnienie połączenia z ulicą Łagiewnicka jest bardzo dobrym rozwiązaniem i atutem tego wariantu. 4. Wadą tego wariantu jest potrzeba wyburzenia domu mieszkalnego. Jeśli miałbym wybrać opcję przedstawione do konsultacji jako ostateczne to bym głosował za wariantem 3 gdyż proponuje on połączenie z ulicą Łagiewnicką."

„W związku z planowaną budową wiaduktu na ulicy Fredry chciałem wyrazić swoją opinię. Wstępna analiza wariantów planowanej inwestycji dotyczy bezpośrednio mojej działki i ewentualnych inwestycji na jej końcowej części. Stanowczo sprzeciwiam się temu projektowi tj. wariantom 2 i 3. Wariant nr.1 jest do ew. przyjęcia dla mnie po dokładnym zapoznaniu się z nim.Nie zostałem poinformowany o zebraniach ani projektach mimo że sprawa dotyczy bezpośrednio mojej nieruchomości.. Nieruchomość [...].”

„Jako osoba mieszkająca bardzo blisko inwestycji jestem zwolennikiem wykonania wariantu 1 - Wiadukt. Do Wariantu 1. Proponuje zamiast schodów wykonanie pochytych podjazdów w kształcie ślimaka umożliwiających poruszanie się osobą starszym i niepełnosprawnym oraz rodzicom z dziećmi w wózkach. Dodatkowo proszę o przeprojektowanie wiaduktu umożliwiając zjazd na ulicę Łagiewnicką.”

„Jestem za Wariantem 1 - Wiadukt. Do Wariantu 1. Proponuje zaprojektowanie Windy większej mieszczącej także rowery i osób z wózkami dzieciinnymi, czy też osoby niepełnosprawne na wózkach inwalidzkich. W miejscu schodów - proponuje podjazd w kształcie ślimaka między innymi dla osób wyżej wymienionych i oczywiście dla pieszych użytkowników wiaduktu. Przeprojektowanie, Wiaduktu uwzględniający zjazd w ulicę Łagiewnicką.”

„Piszę w sprawie budowy wiaduktu na ul. Fredry nad linią kolejową. Jako mieszkanke zależałoby mi na wyborze wariantu pierwszego przy czym widziałabym w nim jeszcze

- 1) ślimaka zamiast schodów
- 2) dużą windę dla niepełnosprawnych
- 3) aby był on połączony z ul. Łagiewnicką”

„Jako osoba niepełnosprawna jestem za wariantem 1 czyli WIADUKTEM.”

„Jestem za Wariantem 1 - Wiadukt. Do Wariantu 1. Proponuje zaprojektowanie Windy większej mieszczącej także rowery i osób z wózkami dzieciinnymi, czy też osoby niepełnosprawne na wózkach inwalidzkich. W miejscu schodów - proponuje podjazd w kształcie ślimaka między innymi dla osób wyżej wymienionych i oczywiście dla pieszych użytkowników wiaduktu. Przeprojektowanie, Wiaduktu uwzględniający zjazd w ulicę Łagiewnicką. Wiadomość przesyłam za którym projektem jesteśmy na adresy email z Tematem: "Konsultacje - Budowa wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94"

„Jestem za Wariantem 1 - Wiadukt. Do Wariantu 1. Proponuje zaprojektowanie Windy większej mieszczącej także rowery i osób z wózkami dzieciinnymi, czy też osoby niepełnosprawne na wózkach inwalidzkich. W miejscu schodów - proponuje podjazd w kształcie ślimaka między innymi dla osób wyżej wymienionych i oczywiście dla pieszych użytkowników wiaduktu. Przeprojektowanie Wiaduktu uwzględniający zjazd w ulicę Łagiewnicką.”

„Zgłaszamy, że optujemy za Wariantem 1 - Wiadukt . Do Wariantu 1. Proponuje zaprojektowanie Windy większej mieszczącej także rowery i osób z wózkami dzieciinnymi, czy też osoby niepełnosprawne na wózkach inwalidzkich. W miejscu schodów - proponuje podjazd w kształcie ślimaka między innymi dla osób wyżej wymienionych i oczywiście dla pieszych użytkowników wiaduktu. Przeprojektowanie, Wiaduktu uwzględniający zjazd w ulicę Łagiewnicką.”

„Wariant nr 1 ale z poprawkami dotyczącymi windy dla niepełnosprawnych i rowerów, zejścia dla pieszych, ale nie schodów i połączenia z ul. Łagiewnicką.”

„Wybieram wariant nr 1. Proszę zabrać pod uwagę i przychylić się do trzech punktów. 1)prosimy o ślimaka zamiast schodów. Na ślimaka można będzie wejść z wózkiem czy rowerem a na schody absolutnie nie. 2)prosimy o dużą windę dla osób niepełnosprawnych 3)prosimy o połączenie z Ul. Łagiewnicka.”

„W odniesieniu do spotkania z 28/06, dotyczące budowy wiaduktu nad ulicą Fredry, proszę uprzejmie o zapisanie mojego głosu w tej sprawie. Wybieramy wariant nr 1 i prosimy o dodatkowe w nim uwzględnienie trzech rzeczy:

1. Wnioskujemy o zaprojektowanie ślimaka zamiast schodów 2. Wnioskujemy o dużą windę dla niepełnosprawnych, 3. Wnioskujemy o połączenie z ulicą Łagiewnicką.”

„Zgodnie z ustaleniami na spotkaniu w temacie zgodnym z tytułem maila chciałbym również opowiedzieć się za wariantem nr 1. Prosimy o dodatkowe w nim uwzględnienie trzech rzeczy: - ślimaka a nie schodów, - dużą windę dla niepełnosprawnych, - połączenia wiaduktu z ulicą Łagiewnicką.”

„Z przedstawionych wariantów jeszcze raz wybieram Wariant 1. Dobrze by było uzupełnić go dodaniem: - windy (mieszczącej także rowery, osoby z dziećmi w wózkach czy osoby niepełnosprawne na wózkach inwalidzkich); - podjazdem dla pieszych (w formie np. ślimaka?), - połączenia (droga) z ul. Łagiewnicką.”

„Byłem dzisiaj na spotkaniu na którym przedstawiono 3 warianty przedłużenia ulicy Fredry poza linię kolejową na skrzyżowaniu ul.Fredry z ul.Tischnera. Z przedstawionych wariantów najkorzystniej wygląda wariant I czyli przekroczenie linii kolejowej wiaduktem. Oba pozostałe warianty z tunelami pod linią kolejową są dużo gorsze. Bezsensowne wydaje się tylko wybudowanie na wiadukcie oprócz 2 pasów ruchu kołowego i dwóch chodników także 2 ścieżek rowerowych o szerokości po 2,5 metra. Na wiadukcie ścieżki te będą bardzo szerokie a później rowerzyści i tak będą jechać jezdnią ulicy Fredry gdyż nie ma tam miejsca dla rowerów - przerost formy nad treścią.”

„Przez przypadek zostałem poinformowany o powyższej konsultacji stąd moje jako mieszkańca Łagiewnik uwagi ogólne do samego przebiegu konsultacji. 1- proces powiadamiania mieszkańców o tej konsultacji-to ignorancja mieszkańców przez radnych siedzących w tzw lesie obok Borku 2-gdy walczyli Państwo o fuchy działacza samorządowego to informacja na kogo głosować była w każdej skrzynce pocztowej mieszkańców Łagiewnik. 3 - Obecność na spotkaniu około 30 osób -staruszków prawdopodobnie jakiegosc stowarzyszenia świadczy o tzw olaniu pozostałych nie informując należycie po okresie pandemii o tym spotkaniu przez organizatorów Konsultacje merytorycznie nie przygotowane podobnie jak te sprzed 2 -ch lat. Nagłośnienie z użyciem przestarzałego sprzętu nagłaśniającego/ z epoki komunizmu/- wstyd dla miasta i konsultanta oraz firmy którą reprezentuje.Efekt jak na dyskotece -huk i pisk. Wizualizacja przedstawiona przez konsultanta -nieczytelna .jakies szkice pewnie za grube pieniądze na skopiowanej z Google mapie satelitarnej jeszcze nieaktualnej.-brak wyraźnych szczegółów projektowanych ciągów komunikacyjnych -jakby nie można było narysować na mapie geodezyjnej drogowej. To świadczy o miernej randze i fachowości tej firmy projektowej z Bydgoszczy. Zamiast wyraznej mowy bełkot wypowiedzi konsultanta przez źle przetwarzane dźwięki mowy przez mikrofony z epoki komuny. Co do samego projektu. Dobrze by było w Łagiewnikach -jednym z miejsc szczególnie odwiedzanych przez turystów z kraju i zagranicy był wjazd na ulicę Wieszcza Fredry -nowoczesną wizytówką Krakowa. Winien to być nowoczesny wiadukt z rondem konstrukcji żelbetowej z nowoczesnymi stalowej konstrukcji azurowej trasami pieszymi i rowerowymi Tunele podziemne to twory zalewane wodą -smierdzące -z paskudną graffiti miejsc rabunku ludzi przez dewiantów seksualnych i alkoholowych. Jest ku temu miejsce oraz .naturalne ukształtowanie terenu. Potrzeba projektanta z talentem i wizją 21 wieku -a nie autocadowca kopiuji wklej.”

„W związku z budową wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową nr 94 sugeruję przyjęcie rozwiązania wg wariantu 2, tj: Wiadukt drogowy z chodnikami i ścieżką rowerową. To rozwiązanie będzie najkorzystniejsze dla mieszkańców okolic ul Fredry, gdyż zabezpiecza możliwość najprostszego dojazdu/dojścia do węzła komunikacyjnego w Łagiewnikach.Z własnego doświadczenia oraz z wieloletnich obserwacji widzę, że właśnie ten kierunek mieszkańcy wybierają najczęściej bo umożliwia to najłatwiejszy dostęp do Centrum jak i na inne kierunki: np.: Borek, Ruczaj. Ponad to w rejonie Fredry mieszka spora ilość seniorów, którzy nie poruszają się samochodami lub niebawem nie będą korzystać z racji wieku z tego środka transportu. W tej sytuacji pozostaje tylko autobus do Łagiewnik i dalej tramwaj.”

„Jestem mieszkańcem ul uroczej popieram planowany wiadukt nad torami od ul fredry z możliwością wykonania wind dla osób starszych zjazdu i wyjazdu z poziomu o to znaczę proszę o wariant 1.”

„Moim zdaniem optymalnym rozwiązaniem jest wariant 1 - tj. estakada. Ze swej strony pragnę nadmienić by rozważyć dołożenie windy z estakady na poziom ulicy Tischnera, oraz wpięcie do ul. Łagiewnicką.”

„Jestem za Wariantem 1 - Wiadukt. Do Wariantu 1: Proponuje zaprojektowanie Windy większej mieszczącej także rowery i osób z wózkami dzieciennymi, czy też osoby niepełnosprawne na wózkach inwalidzkich. W miejscu schodów - proponuje podjazd w kształcie ślimaka między innymi dla osób wyżej wymienionych i oczywiście dla pieszych użytkowników wiaduktu. Przeprojektowanie, Wiaduktu uwzględniający zjazd w ulicę Łagiewnicką.”

## TREŚĆ PISMA SKIEROWANEGO PRZEZ INTERESARIUSZA:

„Z prawdziwą przyjemnością uczestniczyłem w konsultacji dot. koncepcji budowy wiaduktu w ciągu ul. Fredry nad linią kolejową 94. Przedstawiono ciekawą koncepcję wiaduktu oraz dwóch tuneli. Zebrani zwracali uwagę, że przy spadku ul. Fredry do torów kolejowych, to nawet przy małym opadzie deszczu, tunele wypełnią się wodą i te dwie koncepcje zakwestionowano.

Na zebraniu w mojej wypowiedzi stwierdziłem, że koncepcja wiaduktu nie zapewni płynności jazdy pojazdów, a zwłaszcza lewoskrętu dla pojazdów jadących od Nowej Huty na ul. Fredry. Dlatego przedstawiłem czwartą koncepcję, której realizacja pozwoli na płynną jazdę pojazdów. Koncepcja zakłada, że nad torami kolejowymi od ulicy Fredry będzie wjazd na wiadukt, a później na rondo usytuowane nad obecnym skrzyżowaniem ul. Fredry i Tischnera. Górny poziom ronda będzie 5,5÷6,0 m nad powierzchnią ziemi. Na rondzie będzie oznakowany przejazd pojazdów jako ruch okrężny i wówczas pojazdy jadące z kierunku Nowej Huty i Łagiewnik wjeżdżając na rondo pod górę będą miały pierwszeństwo przejazdu, co ma istotne znaczenie zwłaszcza w czasie zimy. Pojazdy jadące od ulicy Fredry nie będą miały pierwszeństwa wjazdu na rondo, ale bez kłopotu zjadą w ul. Turowicza, Nowej Huty i Łagiewnik. Warianty ścieżki rowerowej: – ścieżka rowerowa na całej ulicy Fredry do wjazdu na wiadukt, czyli dozwolona szybkość pojazdów jak obecnie, – ścieżka rowerowa na ulicy Fredry tylko do ul. Fredry 2, a później do wiaduktu ograniczenie szybkości pojazdów, a wjazd rowerzystów na rondo jako uczestników ruchu. Powyższe warianty eliminują konieczność budowy kosztownej ścieżki rowerowej na wiadukcie i rondzie. Przejście dla pieszych z ul. Fredry na wiadukt, a później na rondo oznakowanym przejściem (zebra) dające pierwszeństwo pieszym i zejście na ul. Tischnera w kierunku Łagiewnik i Nowej Huty. Zalety proponowanej koncepcji:

- proste i szybkie wykonanie wiaduktu nad torami kolejowymi oraz ronda nad skrzyżowaniem ulic Fredry i Tischnera,
- pojazdy i rowerzyści mogą wjechać na rondo, ale zgodnie z zasadami ruchu okrężnego,
- pojazdy i rowerzyści jadąc pod górę na rondo będą mieli pierwszeństwo przejazdu zarówno z kierunku Łagiewnik i Nowej Huty.
- przyjęcie proponowanej wersji ścieżki rowerowej na ul. Fredry pozwoli wyeliminować budowę kosztownej ścieżki rowerowej na wiadukcie i na rondzie,
- prosta ścieżka dla pieszych,

Możliwość wybudowania ronda na skrzyżowaniu ulic Tischnera i Fredry nie powinna być kwestionowana ze względów wojskowych, kolejowych i środowiskowych. Wniosek: Proponowana koncepcja rozwiązania przejazdu rowerzystów, pojazdów, ruchu pieszych przez tory kolejowe powinna być prostsza do realizacji i tańsza do wykonania (brak ścieżki rowerowej na wiadukcie i na rondzie).”