



# Klimatyczny Kwartal

Konsultacje

## Zamawiający



Gmina Miejska Kraków

Pl. Wszystkich Świętych 3-4

31-004 Kraków

reprezentowana przez ZTP

## Opracowanie



A2P2 architecture & planning

Wassowskiego 12

80-225 Gdańsk

## WOLAŃSKI



Wolański sp. z o.o.

Stawki 8/7

00-193 Warszawa

### Kierownik zespołu

dr inż. arch. Łukasz Pancewicz

dr inż. arch. Paweł Wojdylak

### Zespół

dr inż. arch. Monika Arczyńska

mgr inż. Michał Babicki

mgr inż. arch. kraj. Natalia Budnik

mgr inż. arch. Michał Jabłonowski

inż. Jakub Kaczorowski

mgr Michał Kocikowski

mgr inż. Bartosz Korniluk

dr Magdalena Ochał

mgr inż. arch. Maciej Rodak

dr Michał Wolański

mgr inż. arch. Anna Zasada

mgr inż. arch. Bartosz Zimny

Gdańsk, 15 grudnia 2021 r.

## Zawartość opracowania

Opracowanie składa się z zestawienia w tematycznym podziale wyniku rozmów w punktach konsultacyjnych z mieszkańcami obszaru Klimatycznego Kwartału, wniosków ze spotkania warsztatowego z interesariuszami, uwag do konkretnych miejsc wskazanych na wstępnym masterplanie, podsumowania ankiet skierowanych do mieszkańców i przedsiębiorców na obszarze Klimatycznego Kwartału. Raport zakończony jest wnioskami z przeprowadzonych konsultacji.




## Spis treści

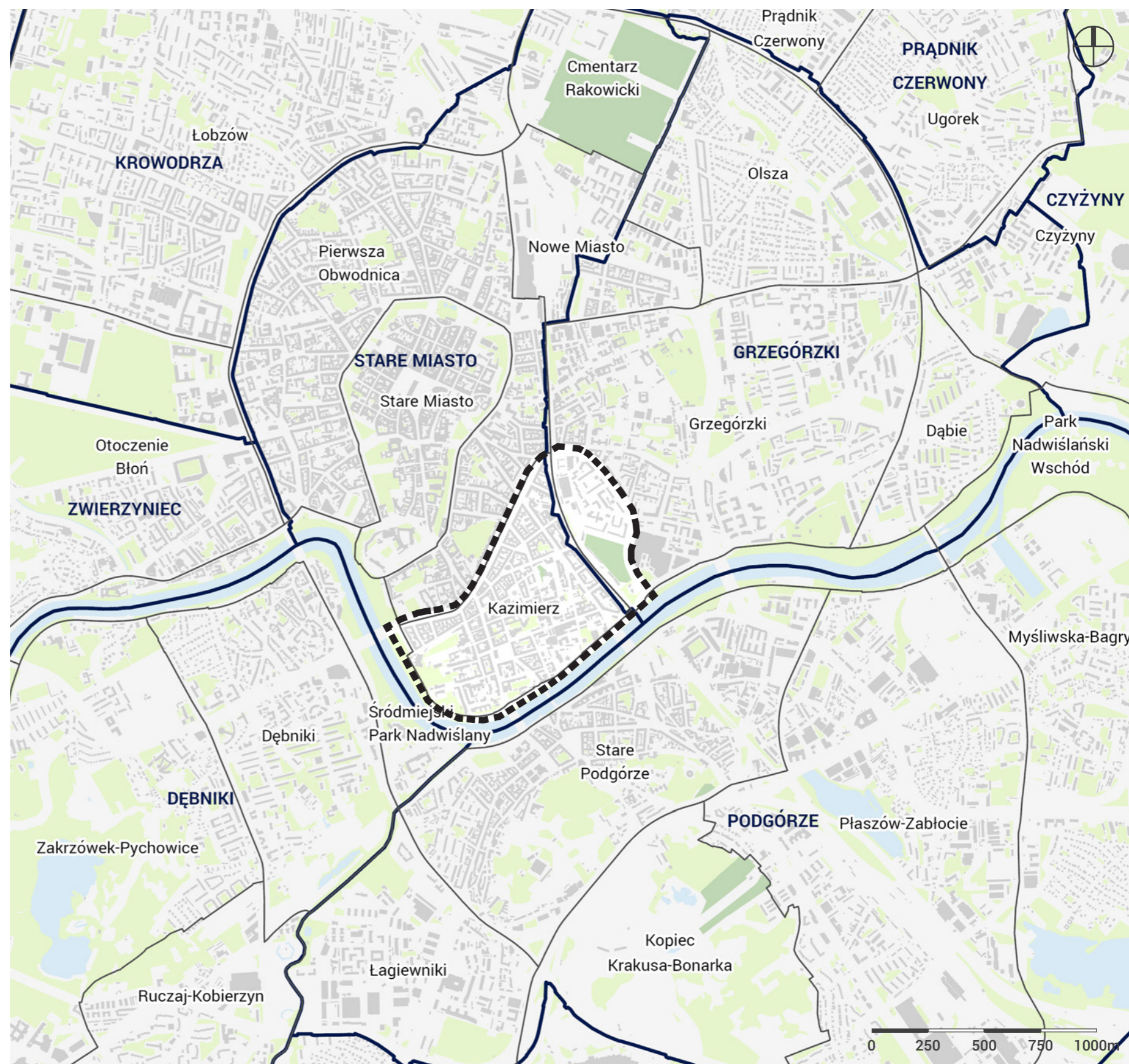
Obszar objęty konsultacjami	4	<b>3 Ankiety</b>	<b>35</b>
Harmonogram konsultacji	5	Ankieta dla mieszkańców	36
Kampania promocyjno-informacyjna	6	Zieleń	37
Konsultacje społeczne prowadzone poprzez portal internetowy Obywatelski Kraków dotyczące Klimatycznego Kwartału	8	Bezpieczeństwo	38
		Hałas	39
		Przyjemność odczuwana w przestrzeni KK	40
		Ławki i spacer	41
		Poruszanie się pieszo	42
		Przejścia dla pieszych	43
		Punkty usługowe	44
		Transport i mobilność	45
		Ankieta dla przedsiębiorców	46
<b>1 Przedmiot konsultacji</b>	<b>11</b>	<b>4 Wnioski</b>	<b>53</b>
Główne idee, na których opiera się projekt	13	Wnioski sformułowane po konsultacjach	54
<b>2 Konsultacje</b>	<b>19</b>	<b>5 Uwagi pisemne</b>	<b>57</b>
Warsztat I dla interesariuszy	20	Wykaz uwag złożonych drogą mailową	58
Warsztat II dla interesariuszy	21	Wykaz uwag złożonych w ankiecie internetowej dla mieszkańców	61
Uwagi uczestników warsztatów II zebrane w formie analizy SWOT	21		
Miasto 15-minutowe i usługi	21		
Zieleń i przestrzeń publiczną	23		
Transport i mobilność	24		
Rozmowy w punktach konsultacyjnych	25		
Uwagi uczestników punktów konsultacyjnych do masterplanu	31		

## Obszar objęty konsultacjami

Obszar objęty konsultacjami to Kazimierz oraz fragment dzielnicy Grzegórzki (teren na wschód od torów kolejowych do al. Daszyńskiego). Granice obszaru przedstawiono na Ryc.1. W obszarze Klimatycznego Kwartału o powierzchni 120 ha zameldowanych jest 11 415 osób (stan na marzec 2021). Obszar opracowania, Kazimierz i fragment Grzegórzek, położony jest pomiędzy Starym Miastem a Wisłą.

Konsultacje adresowano zarówno do mieszkańców zaznaczonego obok obszaru, jak i do osób prowadzących firmy, instytucje i NGO na jego terenie. Wydarzenia były skierowane do wszystkich użytkowników przestrzeni Klimatycznego Kwartału, ze szczególnym uwzględnieniem mieszkańców i przedsiębiorców z tego obszaru.

granice jednostek urbanistycznych   
granice dzielnic administracyjnych   
obszar KK 



Ryc. 1. Lokalizacja Klimatycznego Kwartału w skali Śródmieścia Krakowa  
oprac. własne

## Harmonogram konsultacji

Proces konsultacji społecznych w ramach projektu Klimatycznego Kwartału zorganizowano zgodnie z Uchwałą 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. Konsultacje społeczne zostały poprzedzone Warsztatem I, skierowanym do przedstawicieli Urzędu Miasta Krakowa i jednostek miejskich.

Akcja informacyjna promująca konsultacje społeczne rozpoczęła się 7 dni przed konsultacjami, czyli 14 września. Plakaty zostały umieszczone na terenie opracowania oraz przekazane Radom Dzielnic I i II. Utworzono również posty i wydarzenie na portalu społecznościowym Facebook.



Fot. 1. Punkt konsultacyjny na Placu Wolnica  
fot. A2P2

Ryc. 2. Plakat promujący proces konsultacji społecznych  
oprac. własne

 **Kraków**

# Klimatyczny Kwartał

Zapraszamy do wzięcia udziału w spotkaniach poświęconych przyszłości Klimatycznego Kwartału.

## Punkty konsultacyjne

<b>21.09.2021</b> 10:00 - 16:00 Plac Wolnica	<b>22.09.2021</b> 10:00 - 18:00 Skwer Berrecciego
--	---

<b>Warsztat I</b> <b>21.09.2021</b> 18:00 - 20:00 Diagnoza i wizja Rekrutacja 14-19.09	<b>Warsztat II</b> <b>05.10.2021</b> 18:00 - 20:00 Masterplan Rekrutacja 27.09-03.10
--	--

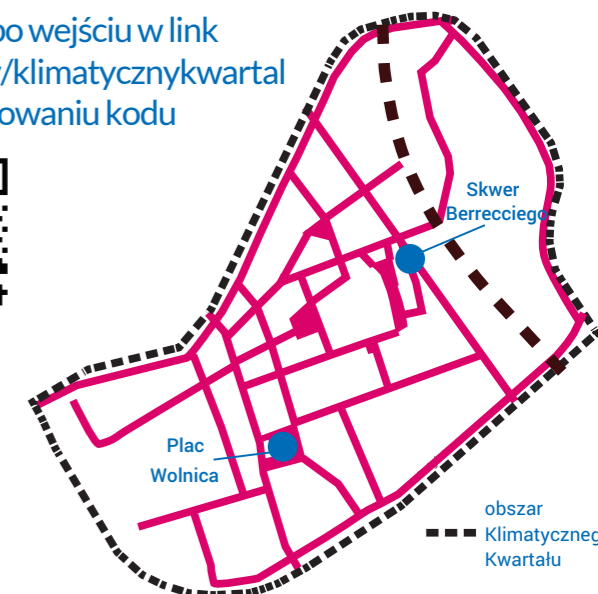
Link do rekrutacji na warsztaty:  
[www.bit.ly/KrakowKlimatycznyKwartal](http://www.bit.ly/KrakowKlimatycznyKwartal)  
Liczba miejsc ograniczona.

## Dyżury ekspertów 21.09 - 15.10

+48 724-691-444 w dni robocze 11:00 - 15:00  
oraz skrzynka mailowa otwarta do 15.10:  
[konsultacje@a2p2.pl](mailto:konsultacje@a2p2.pl)

## Geoankieta online 21.09-15.10

dostępna po wejściu w link  
[www.bit.ly/klimatycznykwartal](http://www.bit.ly/klimatycznykwartal)  
lub zeskanowaniu kodu



Więcej informacji o projekcie dostępnych jest na stronie [www.krakow.pl](http://www.krakow.pl)

## Kampania promocyjno-informacyjna

W ramach konsultacji przeprowadzono:

- warsztat z przedstawicielami Urzędu Miasta i jednostek miejskich – 07.09 w godz. 10:00-13:00.
- warsztaty z interesariuszami – 21.09 oraz 05.10 w godz. 18:00-20:00.
- punkty konsultacyjne – 21.09 na Placu Wolnica w godz. 10:00-16:00 oraz 22.09 w godz. 10:00-18:00 na skwerze Berrecciego.
- geoankietę – 21.09-15.10.
- dyżur telefoniczny i mailowy – 21.09-15.10.

Informacje dotyczące konsultacji zostały udostępnione na stronie internetowej Urzędu Miasta oraz jednostek miejskich, a także w mediach społecznościowych tych podmiotów. Dodatkowo zostało utworzone wydarzenie w mediach społecznościowych, gdzie na bieżąco aktualizowano informacje o kolejnych spotkaniach oraz zamieszczano podsumowania z tych spotkań. Konsultacje były promowane również na stronach internetowych rad dzielnic oraz w lokalnej gazecie.

W obszarze objętym projektem rozwieszono plakaty informujące o konsultacjach społecznych oraz o formie możliwego kontaktu z zespołem realizującym Klimatyczny Kwartał. Plakaty umieszczono:

- na ogólnodostępnych tablicach w przestrzeniach publicznych obszaru projektowego,
- w siedzibach Rady Dzielnic I Stare Miasto (siedziba przy Rynku Kleparskim) i Rady Dzielnic II Grzegórzki (siedziba przy al. Daszyńskiego),
- w instytucjach publicznych – bibliotekach, domach kultury, muzeach, placówkach poczty, Muzeum Etnograficznym, bibliotekach przy ul. Krakowskiej i przy al. Daszyńskiego, Centrum Kultury Młodzieży, Centrum Aktywności Seniorów przy ul. Joselewicza, Klubie Kazimierz przy ul. Krakowskiej, Klubie Rodzica przy ul. Joselewicza, Muzeum Inżynierii Miejskiej itd.,
- w niektórych lokalach usługowych.

Aby wziąć udział w warsztatach, wymagana była wcześniejsza rejestracja. Celem rekrutacji było zapewnienie zróżnicowania uczestników warsztatów ze względu na miejsce zamieszkania, wiek oraz sposób użytkowania Klimatycznego Kwartału. Formularz był aktywny na tydzień przed warsztatem, a informacja o zakwalifikowaniu została przesłana w dniu poprzedzającym spotkanie.

**Kraków**

PROJEKT JEST FINANSOWANY  
ZE ŚRODKÓW MIASTA KRAKOWA

2021

START

etap I  
**DIAGNOZA**

- analiza danych w zakresie mobilności, przestrzeni publicznych oraz adaptacji miasta do zmian klimatu
- spotkania z wydziałami i jednostkami miejskimi
- wizja w terenie
- analiza źródeł internetowych

etap II  
**KONSULTACJE**

- prezentacja wniosków z diagnozy
- wspólna weryfikacja wniosków
- zebranie uwag do proponowanych kierunków rozwoju obszaru Klimatycznego Kwartału

etap III  
**MASTERPLAN**

- ogólna wizja rozwoju obszaru
- propozycja zmian w zakresie mobilności i adaptacji do zmian klimatu
- przykładowe rozwiązania dla dwóch wybranych przestrzeni publicznych

2022

Kontynuacja prac nad Klimatycznym Kwartałem prowadzona przez Zarząd Transportu Publicznego

**Klimatyczny Kwartał**  
Harmonogram projektu

styczeń

24 maja

Zaangażowanie firm A2P2 i Wolański w proces diagnostyczno-projektowy

sierpień

Badania fokusowe

07 września

Prezentacja wyników diagnozy w Urzędzie Miasta Krakowa

14 września

Początek kampanii informacyjnej promującej konsultacje projektu

21 września

I Warsztat z zaproszonymi interesariuszami  
Punkt konsultacyjny na Placu Wolnica  
Start geoankiety i dyżurów telefonicznych

22 września

Punkt konsultacyjny przy skwerze Berrecciego

05 października

II Warsztat z zaproszonymi interesariuszami

15 października

Zakończenie konsultacji społecznych  
Prezentacja raportu podsumowującego (30 dni od dnia zakończenia konsultacji)

listopad

Finałowa prezentacja Klimatycznego Kwartału

Ryc. 3. Harmonogram projektu Klimatyczny Kwartał  
oprac. własne

## Harmonogram akcji informacyjnej

30.08 – artykuł informujący o projekcie Klimatyczny Kwartal opublikowany na stronach Urzędu Miasta oraz jednostek miejskich ztp.krakow.pl oraz krakow.pl [1] [2]

31.08 – przesłanie zaproszenia przedstawicielom Urzędu Miasta i jednostek miejskich do udziału w warsztatach I w dniu 7.09

13.09 – ogłoszenie o konsultacjach społecznych na stronach jednostek miejskich oraz w Biuletynie Informacji Publicznej [3] [4]

14.09-19.09 – rekrutacja na warsztaty II

14.09 – przesłanie zaproszenia przedstawicielom rad dzielnic, instytucji miejskich, przedsiębiorców i innych podmiotów publicznych do udziału w warsztatach w dniu 21.09

27.09-03.10 – rekrutacja na warsztaty III

27.09 – przesłanie zaproszenia przedstawicielom rad dzielnic, instytucji miejskich, przedsiębiorców i innych podmiotów publicznych do udziału w warsztatach w dniu 5.10

15.09 – artykuł w lokalnej prasie informujący o konsultacjach [5]

29.09 – informacja o konsultacjach na stronie Rady Dzielnic II Grzegórzki [6]

06.10 – artykuł przypominający o trwających konsultacjach [7]

Dodatkowo, informacje o konsultacjach społecznych, podsumowanie z punktów konsultacyjnych i warsztatów oraz informacje o kolejnych spotkaniach były udostępniane w mediach społecznościowych:

- Facebook: Krakow Pl,
- Facebook: Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie,
- Facebook: Razem w ruchu,

a także na stronie wydarzenia promującego konsultacje w mediach społecznościowych:

- Facebook: Klimatyczny Kwartal - Konsultacje społeczne.



Fot. 3. Artykuł promujący konsultacje w lokalnej prasie  
źródło: krakow.wyborcza.pl

[1] <https://ztp.krakow.pl/wszystkie-aktualnosci/pieszy/klimatyczny-kwartal-czyli-przestrzen-dla-mieszkanow-i-przedsiębiorcow.html>

[2] [https://www.krakow.pl/aktualnosci/252197,1926,komunikat,\\_klimatyczny\\_kwartal\\_czyli\\_przestrzen\\_dla\\_mieszkanow\\_i\\_przedsiębiorcow.html](https://www.krakow.pl/aktualnosci/252197,1926,komunikat,_klimatyczny_kwartal_czyli_przestrzen_dla_mieszkanow_i_przedsiębiorcow.html)

[3] <https://ztp.krakow.pl/wszystkie-aktualnosci/pieszy/konsultacje-spoeczne-dot-klimatycznego-kwartalu.html>

[4] [https://www.bip.krakow.pl/?dok\\_id=145121](https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=145121)

[5] <https://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,27574758,wypowiedz-sie-na-temat-klimatycznego-kwartalu.html>

[6] <http://dzielnica2.krakow.pl/2021/09/29/klimatyczny-kwartal-konsultacje-spoeczne/>

[7] [https://www.krakow.pl/aktualnosci/252677,2163,komunikat,wypowiedz-sie-na-temat-klimatycznego-kwartalu.html?\\_ga=2.91274970.1157494515.1631714273-392275478.1617724610](https://www.krakow.pl/aktualnosci/252677,2163,komunikat,wypowiedz-sie-na-temat-klimatycznego-kwartalu.html?_ga=2.91274970.1157494515.1631714273-392275478.1617724610)

html?\_ga=2.91274970.1157494515.1631714273-392275478.1617724610

## Wypowiedz się na temat „Klimatycznego kwartału”

Artykuł, 9 października 2021 r.

AAA

5 października odbyło się drugie spotkanie konsultacyjne w sprawie „Klimatycznego kwartału”. Jego celem było opracowanie działań związanych z mobilnością i ukształtowaniem przestrzeni w rejonie Kazimierza i Grzegózek.



Biuletyn Informacji Publicznej

Opracowany podczas konsultacji dokument, tzw. makroplan zbierze wszystkie inicjatywy i projekty UMK związane z mobilnością. Jest to dokument pozaustawowy, koordynacyjny. Zostaną w nim opisane projekty związane z mobilnością, których realizacja poprawi środowisko dzielnicy, priorytety ich wdrożenia oraz szacunkowe efekty środowiskowe. Projekt będzie zatem wpływał na podejmowanie decyzji związanych z kształtowaniem przestrzeni dzielnicy. Szczegółowe projekty, realizowane na bazie masterplanu, będą opracowywane i konsultowane w ramach odrębnych procesów projektowych i konsultacyjnych.

### W dokumencie zostaną opisane:

- projekty (inwestycyjne, organizacyjne) związane z mobilnością, których wdrożenie będzie wpływać na poprawę środowiska dzielnicy
- priorytety ich wdrożenia
- szacunkowe efekty środowiskowe

Projekt będzie zatem wpływał na podejmowanie decyzji związanych z kształtowaniem przestrzeni dzielnicy. Szczegółowe projekty, realizowane na bazie masterplanu, będą opracowywane i konsultowane w ramach odrębnych procesów projektowych i konsultacyjnych.

### Głównym celem „Klimatycznego kwartału” oraz prowadzonych w ramach tego projektu konsultacji społecznych jest integracja:

- projektowania urbanistycznego (planowanie w skali dzielnicy)
- przekształceń przestrzeni publicznych wspomnianego obszaru (przebudowy placów, ulic i skwerów, zaśnieżenie)
- zarządzania mobilnością (trasy pieszy, rowerowy, transport publiczny i indywidualny, dostęp dla obsługi działalności gospodarczej)
- opracowanie wytycznych i rekomendacji dla działań wydziałów i jednostek Urzędu Miasta Krakowa (integracja działań), przy uwzględnieniu rozwiązań mających na celu utrzymanie i poprawę jakości życia mieszkańców dzielnicy oraz głównego celu – adaptacji miasta do zmian klimatu.

Fot. 2. Ogłoszenie o konsultacjach  
źródło: krakow.pl

# Konsultacje społeczne prowadzone poprzez portal internetowy Obywatelski Kraków dotyczące Klimatycznego Kwartału

W okresie od 21 września do 15 października 2021 r. poprzez portal prowadzono konsultacje dotyczące Klimatycznego Kwartału, wykorzystując następujące elementy serwisu:

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

## W dziale „aktualności”

15 września 2021 r. opublikowano informację o konsultacjach dotyczących opracowania koordynującego działania i projekty kluczowych wydziałów i jednostek odpowiedzialnych za mobilność i kształtowanie przestrzeni publicznych w rejonie Kazimierza i Grzegórzek, tzw. Masterplanu dla Klimatycznego Kwartału. W tekście poinformowano o przedmiocie, celu i zasięgu oraz czasie trwania przedmiotowych konsultacji. Podano także harmonogram konsultacji i informację, w jaki sposób można wziąć w nich udział, wraz z linkami, pod którymi można było rejestrować się na warsztaty.

Podano także adresy i godziny funkcjonowania punktów konsultacyjnych, link i kod QR kierujący do geoankiety oraz informację o dyżurach telefonicznych i o organizatorach konsultacji. Poinformowano także, że w ciągu 30 dni od daty zakończenia procesu konsultacyjnego zostanie udostępniony on-line raport z wynikami konsultacji. Wyniki będą ponadto przedstawione w ramach finałowej prezentacji projektu „Klimatyczny Kwartal”, planowanej wstępnie na 25 listopada 2021 r. 5 października 2021 r. opublikowano informację o mającym odbyć się tego samego dnia drugim spotkaniu konsultacyjnym w sprawie „Klimatycznego Kwartału”. W tekście podano też cel konsultacji i ich harmonogram.

## W dziale „aktualne konsultacje społeczne”

15 września 2021 r. opublikowano informację o konsultacjach dotyczących opracowania koordynującego działania i projekty kluczowych wydziałów i jednostek odpowiedzialnych za mobilność i kształtowanie przestrzeni publicznych w rejonie Kazimierza i Grzegórzek, tzw. Masterplanu dla Klimatycznego Kwartału. W tekście poinformowano o przedmiocie, celu i zasięgu oraz czasie trwania przedmiotowych konsultacji. Podano także harmonogram konsultacji i informację, w jaki

sposób można wziąć w nich udział, wraz z linkami, pod którymi można było rejestrować się na warsztaty.

Podano także adresy i godziny funkcjonowania punktów konsultacyjnych, link i kod QR kierujący do geoankiety oraz informację o dyżurach telefonicznych i o organizatorach konsultacji. Poinformowano także, że w ciągu 30 dni od daty zakończenia procesu konsultacyjnego zostanie udostępniony on-line raport z wynikami konsultacji. Wyniki będą ponadto przedstawione w ramach finałowej prezentacji projektu „Klimatyczny Kwartal”, planowanej wstępnie na 25 listopada 2021 r.

## Konsultacje społeczne na profilu Miejskiego Centrum Dialogu w Krakowie na Facebooku i Instagramie

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

5 października opublikowano post informujący o mającym się odbyć tego samego dnia drugim spotkaniu konsultacyjnym w sprawie „Klimatycznego kwartału”. W tekście poinformowano również, że osoby zainteresowane udziałem w konsultacjach mogą wypełnić geoankietę (do której poddano link), skorzystać z dyżurów telefonicznych prowadzonych w okresie od 21 września do 15 października, w godz. 11.00–15.00 pod numerem tel. 724 691 444 oraz wysłać zapytania na podany adres e-mail w okresie od 21 września do 15 października.



Fot. 4. Ogłoszenie o konsultacjach  
źródło: obywatelski.krakow.pl





fot: A2P2



# **1 Przedmiot konsultacji**

### Projekt Klimatyczny Kwartał

Przedmiotem konsultacji społecznych były główne założenia Klimatycznego Kwartału, realizowanego przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie. Projekt jest elementem działań w ramach europejskiej inicjatywy Klimat KIC Deep Demonstration oraz efektem zobowiązania władz Miasta Krakowa do osiągnięcia zeroemisyjności do 2050 r.

**Uczestnicy konsultacji wyrażali swoje opinie dotyczące wizji i kierunku rozwoju obszaru objętego konsultacjami w zakresie mobilności, jakości przestrzeni publicznych, zieleni oraz przeciwdziałaniu kryzysowi klimatycznemu.**

“Klimatyczny Kwartał” to projekt, którego zadaniem jest koordynacja działań związanych z urbanistyką, planowaniem przestrzennym i zarządzaniem mobilnością dla Kazimierza oraz części Grzegórzek w celu redukcji emisji gazów cieplarnianych. Działania te mają również na celu poprawę warunków przemieszczania się pieszych, rowerzystów i pasażerów transportu zbiorowego, aby każdy z użytkowników mógł realizować własne potrzeby. Do celów projektu należy także zapewnienie odpowiedniej jakości przestrzeni publicznych jej użytkownikom oraz mieszkańcom obszaru objętego konsultacjami.

Efektym projektu będzie tzw. **Masterplan**. Dokument ten będzie zawierał wytyczne dotyczące m.in. zmian w zagospodarowaniu i funkcjonowaniu przestrzeni obszaru Klimatycznego Kwartału. Wynikiem będzie lista inwestycji i działań, które powinny zostać wdrożone, aby osiągnąć cele Klimatycznego Kwartału.

Projekt jest realizowany w oparciu o ideę miasta 15-minutowego oraz zrównoważonej mobilności. Istotne zagadnienia to również lokalność, jakość przestrzeni publicznych i zieleni.



Fot. 5. Widok z lotu ptaka na część obszaru Klimatycznego Kwartału  
źródło: krakow.pl

# Główne idee, na których opiera się projekt

## Przeciwdziałanie kryzysowi klimatycznemu

Transport odpowiada za ok. 20-25% łącznych emisji CO<sub>2</sub> i istotnie zwiększa ilość innych szkodliwych dla zdrowia substancji w powietrzu (tlenki azotu, pyły zawieszone). Usprawnienie sposobu przemieszczania innymi formami ruchu niż samochód nie tylko redukuje zanieczyszczenia powietrza wywołane transportem, ale przynosi również inne dodatkowe korzyści. Między innymi zmniejsza zanieczyszczenie hałasem i podnosi bezpieczeństwo użytkowników dróg.

Dlatego podejmowanie działań na rzecz zrównoważonej mobilności może w znaczący sposób przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych, a w efekcie przeciwdziałać kryzysowi klimatycznemu. W projekcie oznacza to poprawę dostępu do infrastruktury przystanków transportu zbiorowego - tramwaju, autobusu, kolei aglomeracyjnej, tworzenie warunków dla jego szybszego i bezpieczniejszego przejazdu oraz poprawy komfortu ruchu pieszego i rowerowego

Dodatkowo analizie poddano przestrzenie ulic i placów dzielnic, aby wskazać potencjalne miejsca dla zwiększenia powierzchni biologicznie czynnych kosztem nawierzchni utwardzonych. Dzięki temu będzie można rozpatrywać możliwość dosadzania drzew i zieleni niskiej oraz retencjonowania wód opadowych.

Działania te niosą korzyści związane z poprawą mikroklimatu, jakości powietrza i ochroną przed falami upału dzięki zacienianiu, a także ograniczają ryzyko występowania powodzi miejskich.

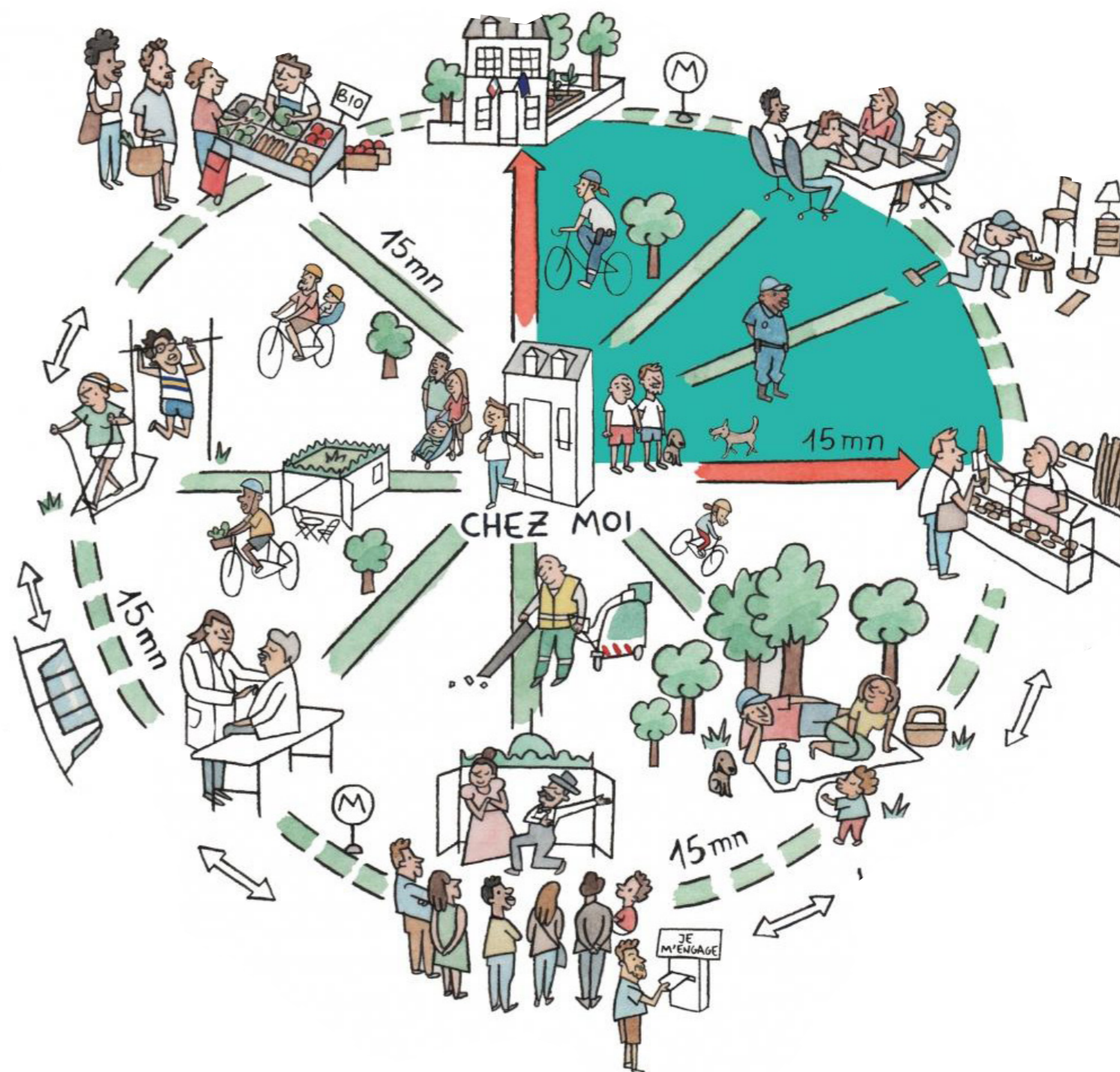


Fot. 6. Droga dla rowerów wydzielona w jezdni ul. Grzegórzeckiej w Krakowie jako przykład infrastruktury usprawniającej przemieszczanie się innymi formami transportu niż samochód  
źródło: Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

## Miasto 15-minutowe

Idea miasta 15-minutowego zakłada takie kształtowanie przestrzeni, aby podstawowe usługi (sklep, poczta, szkoła, przedszkole, park, apteka, kawiarnia itp.) zlokalizowane były w obrębie 15 minut spacerem lub rowerem od miejsca zamieszkania. Niezbędne jest, aby infrastruktura miasta pozwalała odbywać podróże piesze i rowerowe bezpiecznie i wygodnie. Podstawą tego modelu jest więc mieszanie funkcji (np. miejsca pracy i miejsca zamieszkania), a także rozmieszczenie ich blisko siebie i gęsto. W idei miasta 15-minutowego ważna jest jakość przestrzeni publicznych i ich tożsamość, są one bowiem łącznikiem między miejscem zamieszkania a celami podróży. Dodatkową korzyścią takiego projektowania miasta jest poprawa więzi sąsiedzkich w dzielnicy.

Przemierzanie się pomiędzy poszczególnymi jednostkami urbanistycznymi (osiedlami czy dzielnicami) jest w tej koncepcji możliwe szybkim i wygodnym transportem publicznym. Takie podejście pozwala ograniczyć potrzebę korzystania z samochodu osobowego. Możliwa jest więc dzięki temu redukcja negatywnego wpływu indywidualnego ruchu zmotoryzowanego na środowisko. Mniejsza liczba samochodów w przestrzeni ulic, oprócz poprawy jakości powietrza, pozwala ponadto przeznaczyć część obszarów pasa drogowego na błękitno-zieloną infrastrukturę.

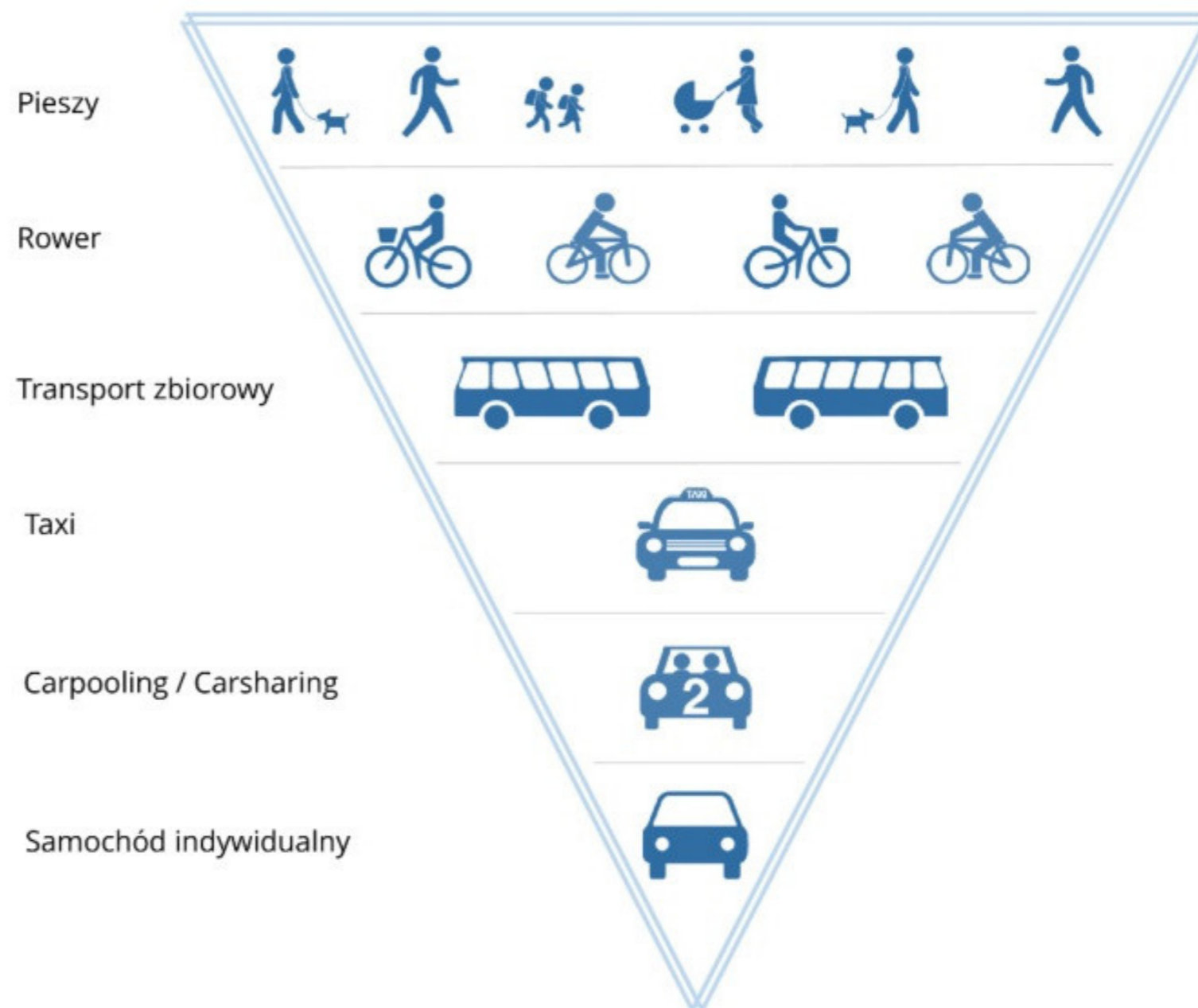


Fot. 7. Schemat obrazujący zasadę funkcjonowania miasta 15-minutowego  
źródło: simagazin.com, Micael

### Zrównoważona mobilność

Idea zrównoważonej mobilności wiąże się m.in. z tworzeniem warunków umożliwiających załatwianie codziennych spraw lokalnie oraz zachęcaniem mieszkańców do korzystania z innych środków lokomocji niż samochód. W zależności od dystansu planowanej podróży może to być transport zbiorowy, rower, UTO lub piesze przemieszczanie się. Kluczowe jest również zapewnienie dogodnych warunków przesiadek pomiędzy systemami transportu oraz integracja taryfowa.

Wdrażanie rozwiązań zgodnych z ideą zrównoważonej mobilności jest podstawą polityki transportowej miasta Krakowa. Celem takiego podejścia jest nie tylko ograniczenie emisji, ale również uzyskanie lepszego podziału zadań przewozowych, czyli zmniejszenia udziału podróży samochodem w podróżach ogółem, dążąc do zmniejszenia zatłoczenia komunikacyjnego śródmieścia.



Fot. 8. Odwrócona piramida transportowa obrazująca hierarchię organizacji transportu w mieście zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności  
źródło: Biuro Rozwoju Gdańska

## Lokalność

Lokalność oznacza kształtowanie i ochronę unikatowego charakteru kulturowego dzielnicy. W przypadku Kazimierza oznacza to zarówno włączenie mechanizmów ochrony dziedzictwa kulturowego, uwzględnienie potrzeb mieszkańców i realizacja działań mających na celu poprawę warunków zamieszkania, jak i zatrzymanie bądź odwracanie negatywnych efektów procesów - turystyfikacji i gentryfikacji dzielnicy.

Zmiany w mobilności czy przestrzeniach publicznych mogą osłabiać lub wzmacniać procesy turystyfikacji, np. poprzez ograniczenia dostępu autami dla turystów bądź poprzez wskazania sposobu korzystania z przestrzeni ulic przez usługi nastawione na odwiedzających. Dlatego też plany realizowane w ramach Klimatycznego Kwartału muszą być wdrażane uzupełniająco i równoważnie do takich działań jak rewitalizacja, zarządzanie ruchem turystycznym oraz wdrażanie Parku Kulturowego.



Fot. 9. Gra „Kazimierz od podszewki – samoobsługowa gra miejska” promująca historię Kazimierza przygotowana przez Muzeum Etnograficzne w Krakowie  
źródło: etnomuzeum.eu



## Masterplan

Finalnym produktem projektu Klimatyczny Kwartał będzie tzw. Masterplan. Masterplan to dokument strategiczny, którego celem jest określenie sposobu przyszłego postępowania na danym obszarze miasta. Dokument ten definiuje, jakie działania inwestycyjne oraz zarządcze powinny zostać zrealizowane, aby osiągnąć zdefiniowane cele w sposób skoordynowany.

Może być również traktowany jako wewnętrzny dokument ułatwiający podejmowanie decyzji dotyczących inwestycji w obszarze zarządzania mobilnością, kształtowania przestrzeni publicznej i zieleni. Adresatami i współtwórcami tego dokumentu są przede wszystkim jednostki i wydziały realizujące zadania w tym zakresie.

Działania proponowane w Masterplanie będą wynikały z pozyskanej wiedzy, zweryfikowanej w procesie dialogu z przedstawicielami miejskich jednostek, ale również z mieszkańcami i innymi kluczowymi interesariuszami Klimatycznego Kwartału w trakcie konsultacji społecznych. W oparciu o niniejszy dokument możliwe będzie opracowanie dalszych, szczegółowych projektów dla wybranych przestrzeni. Masterplan składa się z listy inicjatyw i projektów z podaniem ich priorytetu oraz zakresu działania. Projekty te obejmują np. działania inwestycyjne (remonty i przebudowy) przestrzeni publicznych, zmianę organizacji ruchu, rekomendacje dotyczące zazieleniania lub poprawy tzw. mikroretencji.



Fot. 10. Praca warsztatowa nad Masterplanem  
źródło: A2P2/Wolański



## **2 Konsultacje**

## Warsztat I dla interesariuszy

5 października 2021 r. odbyło się pierwsze spotkanie warsztatowe z interesariuszami. W warsztatach mogły wziąć udział jedynie zaproszone osoby. Rekrutacja na spotkanie odbywała się przy współpracy z Zamawiającym. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele Urzędu Miasta i jednostek miejskich:

- I Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa ds. Polityki Społecznej i Komunalnej Andrzej Kulig,
- Zarząd Transportu Publicznego,
- Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
- Zarząd Zieleni Miejskiej,
- Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków,
- Klimat-Energia-Gospodarka-Wodna,
- Wydział Gospodarki Komunalnej,
- Wydział ds. Turystyki,
- Wydział Spraw Administracyjnych
- Wydział Kultury i Dziedzictwa Narodowego,
- Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu,
- Wydział ds. Przedsiębiorczości i Innowacji,
- Wydział Polityki Społecznej i Zdrowia.

Na spotkanie zostali zaproszeni również przedstawiciele Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków.

Warsztaty były podzielone na dwie części. W pierwszej została zaprezentowana i poddana weryfikacji diagnoza dla obszaru Klimatycznego Kwartału, przygotowana przez zespół doradczy. W drugiej części wspólnie omawiano możliwe scenariusze rozwoju Klimatycznego Kwartału.

Poniżej zebrano główne wnioski wskazywane przez uczestników Warsztatów I:

- Odniesiono się do wskazanej w diagnozie liczby zameldowanych w obszarze osób (ok. 11 tys.), wskazując na prawdopodobnie niższą realną liczbę stałych mieszkańców tego obszaru.
- Potrzeba powstania Parku Kulturowego była podkreślana przez Radnych Dzielnicy I Stare Miasto i mieszkańców. Uchwała wprowadzająca „Park Kulturowy Kazimierz ze Stradomiem” nie została jeszcze podjęta, a wpływ zapisów uchwały na obszar Klimatycznego Kwartału będzie zależał od jej ostatecznej formy.
- Pandemia i wprowadzane w związku z nią ograniczenia dotyczące

przemieszczania się pozwoliły zweryfikować niektóre z typowych opinii odnośnie turystyki w Krakowie. Okazało się, że pomimo znacznego spadku ruchu turystycznego, część wcześniej przypisywanych mu uciążliwości (np. hałas) wciąż była obecna w przestrzeni miejskiej.

- Sposobem na zachowanie autentyczności miejsca może być postawienie na regionalność – wsparcie lokalnych biznesów czy promocja lokalnych produktów. Będzie to działanie atrakcyjne również dla turystów, którzy poszukują autentycznych przestrzeni.
- Dla Aglomeracji Krakowskiej opracowywany jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, który również wpłynie na zarządzanie mobilnością w obszarze Klimatycznego Kwartału.
- Klimatyczny Kwartal powinien rozwijać się jako przestrzeń zarówno dla mieszkańców, jak i dla turystów. Ruch turystyczny jest jednym ze źródeł utrzymania dla mieszkańców obszaru, a jego ograniczenie może negatywnie wpłynąć na lokalne usługi i handel. Jednocześnie uciążliwości wynikające ze zbyt intensywnego ruchu turystycznego (hałas, komercjalizacja i zawłaszczenie przestrzeni przez turystów itd.) powinny zostać zmniejszone.
- Propozycje wprowadzenia zieleni należy skonsultować z służbami konserwatorskimi.
- Zawarte w Klimatycznym Kwartale propozycje działań powinny być zrozumiałe dla mieszkańców i innych interesariuszy oraz uwzględniać lokalny kontekst.
- Wizja rozwoju obszaru powinna uwzględniać powstający przystanek Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej oraz zmiany w funkcjonowaniu przestrzeni po jego uruchomieniu, m.in. zwiększony ruch pieszych i wynikające z niego powiązania funkcjonalne z innymi przestrzeniami obszaru.
- Istotnym elementem Klimatycznego Kwartału jest sposób komunikowania zmian: przekaz powinien być czytelny i wypracowany wspólnie z mieszkańcami.

Prezentowane w trakcie spotkania materiały zostały przesłane uczestnikom warsztatów z prośbą o ewentualne dodatkowe uwagi.



Fot. 11. Prezentacja wyników diagnozy  
fot. A2P2



Fot. 12. Praca warsztatowa  
fot. A2P2

## Warsztat II dla interesariuszy

W środę 22 września, w godzinach 18:00-20:00 w Sali Kupieckiej mieszczącej się w siedzibie Urzędu Miasta Krakowa odbyły się warsztaty dla osób, które zgłosiły się w formularzu rekrutacyjnym udostępnionym przed spotkaniem. Była to grupa mieszkańców, przedstawicieli firm, instytucji i organizacji pozarządowych działających na terenie lub na rzecz obszaru Klimatycznego Kwartału. Obecni byli również radni dzielnicowi i miejscy. Celem warsztatów była weryfikacja diagnozy obszaru Klimatycznego Kwartału przygotowanej przez zespół doradczy oraz zarysowanie wizji rozwoju obszaru.

W pierwszej części uczestnicy spotkania wysłuchali prezentacji wyników przeprowadzonej diagnozy. W ramach drugiego etapu odbyła się praca warsztatowa w formule World Cafe. Zgodnie z wytycznymi tej formuły, każdy uczestnik odwiedzał po kolei trzy stoliki tematyczne, przy czym dyskusja w ramach każdego stolika trwała 20 minut. Ze względu na konieczność zachowania reżimu sanitarnego, każda grupa dyskusyjna liczyła maksymalnie 4 osoby. Mniej osób przy stoliku oznacza również więcej czasu dla każdego uczestnika na swobodną wypowiedź. W dyskusji wzięło udział około 20 osób.

Stoliki miały przyporządkowane następujące tematy:

- 1 i 2 – miasto 15-minutowe oraz usługi,
- 3 i 4 – zieleni i przestrzenie publiczne,
- 5 i 6 – transport i mobilność.



Fot. 13. Prezentacja wyników diagnozy na warsztatach  
fot. A2P2

## Uwagi uczestników warsztatów II zebrane w formie analizy SWOT Miasto 15-minutowe i usługi

### Zalety

- Dzielnicą przestała być obszarem postrzeganym jako zdegradowany i niebezpieczny, a stała się atrakcją turystyczną [1].
- Kazimierz ma predyspozycje do stania się „miastem 15-minutowym”, rozumianym jako miejsce, w którym się mieszka i jest zapewniony dostęp do usług podstawowych (edukacja, usługi, rekreacja, zieleni) w zasięgu dojazdu.
- Ulica Starowiślna i Krakowska – zachowały swój dawny usługowy charakter.
- Aleje Daszyńskiego – można określić jako ulicę NGO (znajdują się tam siedziby NGO i Rady Dzielnicy).
- Na ulicy Mostowej wystąpił „efekt kładki” - po uruchomieniu Kładki Ojca Bernatka nastąpił zwiększony ruch pieszy i rowerowy, a w związku z tym okoliczne ulice i plac Wolnica odżyły.
- Targowisko „Unitarg” jest ważnym punktem handlowym obsługującym Kazimierz i Grzegórzki, które przyciąga również klientów z innych obszarów Krakowa.

### Wady

- W obszarze brakuje niekomercyjnych przestrzeni publicznych, funkcjonujących głównie z perspektywy potrzeb mieszkańców (np. place zabaw). Istnieje potrzeba zwiększenia liczby ławek oraz dostępu do usług prorodzinnych.
- Sklepy specjalistyczne, lokale rzemieślników i in. zanikają na rzecz gastronomii.
- Na Kazimierzu obserwuje się monofunkcyjność gospodarczą, ze względu na nadreprezentację usług gastronomicznych w strukturze lokali użytkowych.
- Usługi w obszarze Klimatycznego Kwartału nie występują jedynie w parterach, wiele biur jest zlokalizowanych na piętrach kamienic [2].
- W omawianym obszarze jest zbyt wiele sklepów monopolowych.
- Ceny w sklepach na Kazimierzu są wygórowane.
- Ulica Dietla oraz plac Wolnica to miejsca, w których znacznie częściej niż w innych rejonach dzielnicy spotyka się osoby bezdomne (m.in. ze względu na pobliską jadłodajnię) [3].
- Bulwary na odcinku pomiędzy mostem Piłsudskiego a mostem Grunwaldzkim to miejsce, gdzie obserwuje się nadmierne spożywanie alkoholu (generuje to hałas i zmniejsza poczucie bezpieczeństwa).

- Ulica Grzegórzecka – po ograniczeniu ruchu samochodowego obserwuje się zanikanie handlu wzdłuż ulicy, mieszkańcy skarżą się na utrudniony dojazd.
- Ulica Dietla – dostrzegalny jest zanik usług tradycyjnych (zakłady rzemieślnicze).
- Ulica Podbrzezie – zaobserwowano, że wiele lokali gastronomicznych zakończyło działalność w wyniku spadku obrotów w czasie pandemii.

### Szanse

- W kontekście idei „miasta 15-minutowego” należy wspierać usługi zanikające, co pozwoli im przetrwać i zachować charakter dzielnicy.
- W zapisach MPZP możliwe jest określenie funkcji parterów, co daje możliwość kształtowania programu usługowego zgodnie z potrzebami mieszkańców (szansą są również zapisy uchwały o Parku Kulturowym).
- Szansą dla obszaru jest realizacja placu Grzegórzeckiego.
- Wprowadzenie zakazu sprzedaży alkoholu po godzinie 24 oraz ograniczenie „ekspozycji” sklepów monopolowych w przestrzeni Kwartału pomoże ograniczyć ilość uciążliwości dla okolicznych mieszkańców.
- Zwiększenie liczby patroli Straży Miejskiej może pozytywnie wpłynąć na bezpieczeństwo w Kwartale.
- Turyści generują ruch pieszy z Kazimierza do centrum, co jest argumentem za tym, aby zapewnić odpowiednią infrastrukturę do takiej formy przemieszczania się.
- Możliwość ograniczenia negatywnych skutków nadmiernej akumulacji wody poprzez lepsze gospodarowanie wodą opadową (np. mikroretencja, zmniejszanie ilości powierzchni nieprzepuszczalnych) oraz wprowadzenie systemu zbiorników retencyjnych.

### Zagrożenia

- „Miasto 15-minutowe” jest często błędnie rozumiane jako „dojazd i parkowanie na 15 minut w celu załatwienia spraw”
- Brak możliwości kontrolowania najmu krótkoterminowego, co może przyczynić się do dalszego odpływu stałych mieszkańców z obszaru,
- Ze względu na trudne do spełnienia zapisy MPZP dot minimalnej liczby miejsc postojowych, remonty kamienic mogą prowadzić do

powstawania aparthoteli.

- Zjawisko wypierania małych sklepów przez sklepy sieciowe/franczyzy.
- Monofunkcyjność lokali może skutkować „śmiercią ulicy” (przykład ul. Podbrzezie – wiele lokali gastronomicznych nie przetrwało kryzysu).
- Drastyczne ograniczenie możliwości dojazdu może przyczynić się do zaniku usług.
- Woonerfy w obszarze Klimatycznego Kwartału mogą w praktyce doprowadzić do przejęcia przestrzeni przez ogródki gastronomiczne.
- Ulica Grzegorzewska – dalsze ograniczanie ruchu może podtrzymać trend zanikania usług w parterach.
- Ulica Krakowska – po remoncie obserwuje się zanik usług.
- Remont ulicy Starowiślniej może przyczynić się do negatywnych zmian w strukturze usługowej (przywoływane zostały przykłady z ul. Krakowskiej, gdzie w opinii mieszkańców przedłużający się remont przyczynił się do zamknięcia niektórych lokali usługowych).
- Kładka na Ludwinów – połączenie zachodniej, mieszkaniowej części Kazimierza z okolicą Forum Przestrzenie na Ludwinowie zwiększy ruch pieszcy i z tego powodu może stać się przyczyną uciążliwości dla mieszkańców rejonu ul. Wietora i ul. Skawińskiej (efekt podobny do ul. Mostowej i kładki Ojca Bernatka).

#### Opinie (poza kategoriami):

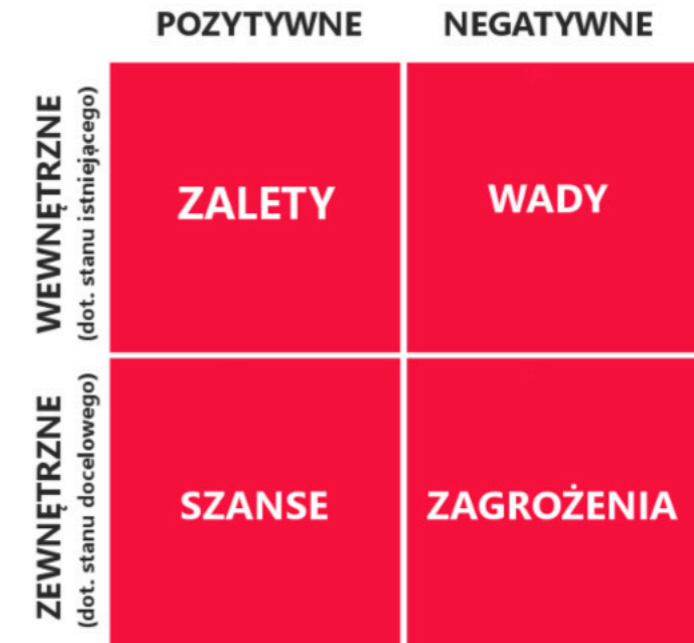
- Konieczne jest zlikwidowanie miejsc parkingowych;
- Nie należy likwidować miejsc parkingowych w obszarze Klimatycznego Kwartału;
- W rdzeniu turystycznym nie należy niczego zmieniać w kwestii mobilności;
- Klienci punktów usługowych powinni móc parkować dłużej;
- Ulica Starowiślna – należy zapewnić miejsca postojowe wzdłuż ulicy.

#### Uwagi:

[1] Może to być zarówno zaletą, gdyż przyciąga inwestorów i kapitał, z drugiej strony ustanawia progi cenowe nieosiągalne dla pewnych grup społecznych.

[2] Występowanie lokali usługowych na wyższych kondygnacjach można rozumieć jako wadę, ze względu na zmniejszenie poczucia bezpieczeństwa przez mieszkańców - z klatki schodowej korzystają osoby postronne (klienci).

[3] Rozumiane jako „słaba strona” ze względu na zjawisko bezdomności oraz strategiczną lokalizację, gdzie krzyżują się interesy różnych grup miejskich, co może powodować konflikty.



Ryc. 4. Grafika przedstawiająca zasadę kategoryzacji opinii zgłaszanych przez uczestników warsztatów

oprac. M. Rodak

# Zieleń i przestrzeń publiczne

## Zalety

- W obszarze istnieją już ulice wzorcowe pod względem zagospodarowania i udziału zieleni: Mostowa i Gazowa.
- Zieleniec przy Dajworze – jest popularnym miejscem do wyprowadzania psów.

## Wady

- Niski stopień interakcji mieszkańcy-miasto, wiele oddolnych pomysłów jest „torpedowanych”; wyzwaniem jest brak konsekwencji w komunikowaniu zasad realizacji.
- Formalne utrudnienia w zazielenianiu ulic (na wystawienie donicy z zielenią niezbędne jest pozwolenie, w przeciwnym razie traktowane jest to jako nielegalne zajęcie pasa drogowego).
- Małe zaangażowanie publicznych instytucji kultury w kształtowanie przestrzeni.
- Niewiele nieskomercjalizowanych przestrzeni publicznych – w obszarze nie ma gdzie się zrelaksować (przyjść, posiedzieć w zieleni, poczytać książkę).
- Deficyt infrastruktury dla spędzania wolnego czasu (małej architektury, toalet publicznych, placów zabaw),
- Płotki wokół zieleni ograniczają swobodny dostęp.
- Zanieczyszczenie hałasem problemem równie istotnym co smog.
- Główne źródła hałasu to imprezy i głośno zachowujący się turyści, a wewnątrz podwórek - klimatyzatory z lokali gastronomicznych.
- Nadmierna eksploatacja istniejących placów zabaw (ze względu na ich małą liczbę) powoduje uciążliwość dla mieszkańców (głównie hałas).
- Planty Dietla są nieco zaniedbane i zawłaszczone przez niektóre grupy społeczne (bezdumni, osoby nadużywające alkoholu).
- Na placu Wolnica gromadzi się woda opadowa, brakuje cienia.
- Podtopienia w rejonie al. Daszyńskiego i ul. Gurgacza.
- Nadmiar powierzchni asfaltowej, co skutkuje uplastycznieniem się powierzchni w taki sposób, że zatapiają się w niej meble w ogródkach gastronomicznych (głównie na udostępnionych fragmentach ulic).

## Szanse

- Wprowadzenie „strefy ochrony mieszkańców” ułatwiłoby życie i ograniczyło konflikty mieszkańców z przedsiębiorcami (np.

- zamykanie drzwi lokali gastronomicznych po godz. 22:00).
- Plac zabaw przy szkołach powinny być ogólnodostępne; jednym ze sposobów na ich otwarcie może być dofinansowanie przebudowy z budżetu obywatelskiego (wtedy wymogiem jest ich późniejsza ogólnodostępność).
- Udział instytucji kultury w dyskusji o jakości przestrzeni (np. Muzeum Etnograficzne wprowadziło pierwsze ławki na Kazimierzu) może przyczynić się do odkomercjalizowania przestrzeni publicznej.
- Umowa społeczna z przedsiębiorcami ws. bezpłatnego udostępniania toalet może rozwiązać problem deficytu publicznych wc.
- Obowiązujący MPZP powinien być zrewidowany pod kątem dostosowania do działań prośrodowiskowych.
- Do zazieleniania ulic mogą być włączani przedsiębiorcy (przy koordynacji spójności tych działań przez miasto).
- Ograniczenie liczb miejsc postojowych na rzecz większej powierzchni zieleni (przy jednoczesnym „nie” dla nowych ogródków gastronomicznych).
- W przypadku przebudowy ulicy prowadzenie instalacji w kanałach technicznych umożliwi wygospodarowanie więcej miejsca na zieleni wysoką.
- Odpowiednie utrzymanie i pielęgnacja istniejącej zieleni pozwoli ograniczyć koszty nowych nasadzeń.
- Dobrze jest dążyć do ciągłości zielonych pasm - nie zostawiać małych skrawków dookoła pojedynczych drzew, a raczej łączyć je w pasma – walor krajobrazowy i skuteczniejsze redukcje skutków wyspy ciepła.
- Lokalizacja ławek pod drzewami (cień dla odpoczywających).
- Uwzględnienie zielonych dziedzińców pomoże realizować politykę Klimatycznego Kwartału.
- Uwzględnienie perforowanej nawierzchni i zwiększenie przepuszczalności gruntu pomoże realizować politykę Klimatycznego Kwartału.

## Zagrożenia

- Zwiększenie liczby ławek może stać się okazją do traktowania ich jako „miejsc noclegowych”.
- Nie wszędzie posadzenie dużych drzew będzie możliwe ze względu na instalacje podziemne (można wtedy stosować zieleni niską).
- Bez odpowiednich ograniczeń nowe nasadzenia mogą być niszczone przez nieprawidłowo zaparkowane pojazdy.
- Sadzenie roślin jednego typu i atrakcyjne tylko w krótkim okresie roku

w skali otoczenia – ogranicza ich walor, a w skali miasta – ogranicza bioróżnorodność.

## Opinie (poza kategoriami):

- Zieleń jest potrzebna w obszarze Klimatycznego Kwartału.
- Należy wykorzystać każdy metr kwadratowy i zadbać o to, aby miał swoje przeznaczenie - te, które nie mają koniecznej funkcji komunikacyjnej należy odbetonować i zazielenić.
- Ulice na Kazimierzu powinny być zorganizowane jako woonyerfy.

# Transport i mobilność

## Kluczowe wątki dyskusji o transporcie:

- Co z ruchem: pieszym, rowerowym, samochodowym? Co z ulicą Grzegorzeczką?
- Jak zachować przejazd? Jak ukierunkować ruch pieszy, rowerowy, samochodowy? Jaka uzyskać czytelność rozwiązań przestrzennych?
- Czy można / czy jest sens budować parkingi, w tym parkingi kubaturowe, dla mieszkańców?
- Jak obsługiwać komunikacją indywidualną (samochodową) m.in. obręb Placu Grzegorzecznego? Z którego kierunku?
- Wiadukt Miodowa - co z kierunkiem ruchu? Jak powiązać z ciągiem pod wiaduktami?

## Zalety

- Ulica Dietla – utrzymanie zastosowanych rozwiązań (organizacja ruchu).
- Dobrze funkcjonujący transport publiczny.
- Dobre warunki dla ruchu pieszego oraz rowerowego.

## Wady

- Niedostateczna liczba miejsc do rozładunku towarów.
- Brak fizycznych elementów uspokojenia ruchu (progów zwalniających).
- Nieprawidłowe parkowanie przyczyną problemów z widocznością dla innych użytkowników ruchu (szczególnie rowerzystów).
- Problemem są samochody zostawiane przez przyjezdnych w weekendy (w niedzielę nie obowiązuje Strefa Płatnego Parkowania), co przekłada się na mniejszą liczbę wolnych miejsc postojowych dla mieszkańców i przedsiębiorców.
- Brak należytych działań służb porządkowych (Policja, Straż Miejska) w egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego, w szczególności parkowania.
- Niekonsekwentna realizacja polityki transportowej; niespójność działań i brak koordynacji jednostek miejskich.

## Szanse

- Budowa parkingów na obrzeżach miast (Park&Ride) w celu zmniejszenia liczby pojazdów wjeżdżających do śródmieścia.

- Budowa parkingów z preferencjami dla mieszkańców oraz ogólnodostępnymi miejscami postojowymi (grupa II i III wskazała ten pomysł jako błędny, ze względu na kwestię generowania dodatkowego ruchu samochodowego, wysokie koszty budowy i brak miejsca).
- Powstanie całorocznych, zadaszonych parkingów dla rowerów, co może przyczynić się do popularyzacji tego środka komunikacji.
- Wprowadzenie czasowych ograniczeń dla parkowania - możliwość korzystania z miejsc postojowych przez przyjezdnych jedynie w ciągu dnia (np. Kiss&Ride, odbiory i dostawy) w określonych godzinach; ograniczenia zwiększą rotację dostępnych miejsc postojowych.
- Strefa płatnego parkowania powinna obowiązywać również w niedzielę, a godziny jej funkcjonowania powinny zostać wydłużone.
- Proponowano zwiększenie poziomu egzekwowania przepisów (np. poprzez wprowadzenie monitoringu).
- Proponowano udostępnienie przejścia mieszkańcom przez teren należący do Tauron Dystrybucja (połączenie ul. Dajwór i Podgórskiej) – poprawa dostępności pieszej w kierunku Wisły.
- Planty Dietlowskie – możliwość poprawy ciągłości pieszej poprzez wyznaczenie przejść dla pieszych przez jezdnie poprzeczne w celu połączenia alejek parkowych.
- Ruch zewnętrzny - konieczność poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej na terenie miasta Krakowa i Metropolii Krakowskiej (bezpośredni wpływ na ruch w obrębie śródmieścia i centrum miasta).

## Zagrożenia

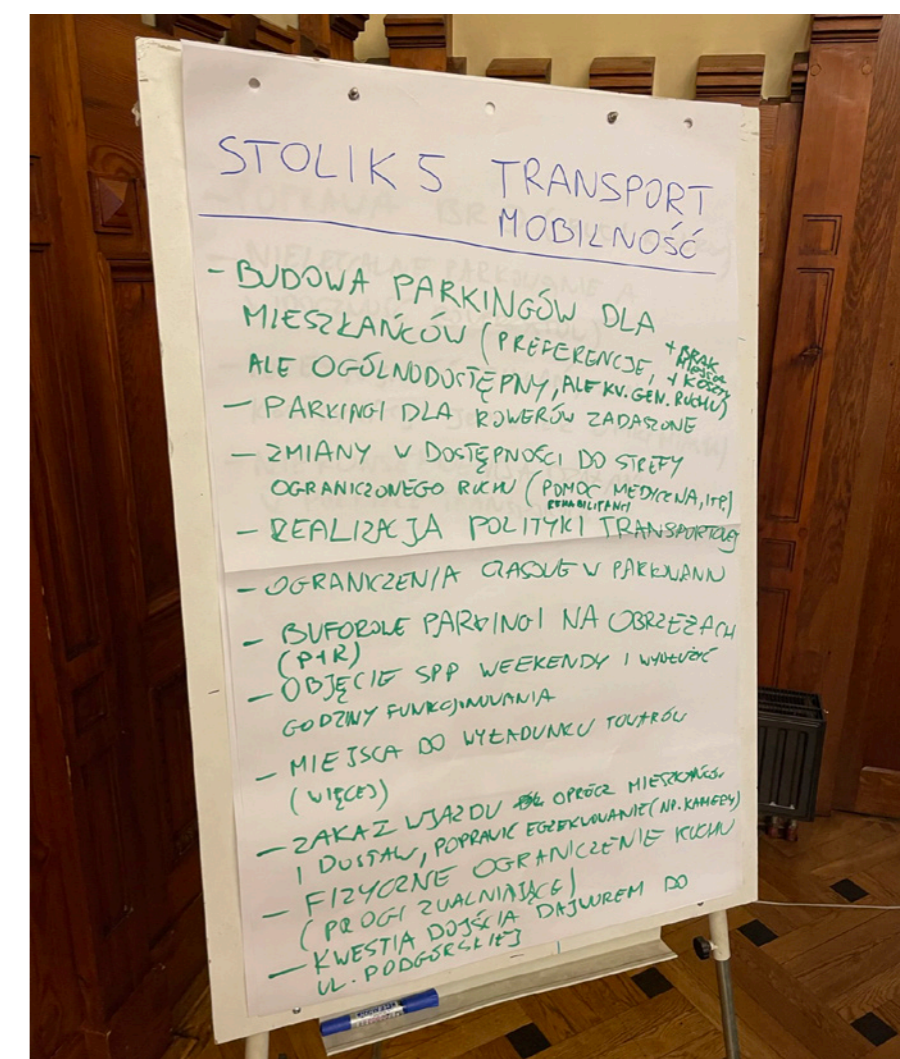
- Odwlekanie, nierealizowanie działań/inwestycji ze względu na brak funduszy.
- Niekorzystne zmiany lub stagnacja w podziale zadań przewozowych mimo realizacji działań związanych z promocją zrównoważonej mobilności.

## Opinie (poza kategoriami):

- Należy realizować przyjętą politykę transportową.
- Konieczne są zmiany w zasadach dostępności do strefy ograniczonego ruchu na Kazimierzu (umożliwienie wjazdu służbom medycznym, rehabilitantom).
- Należy zadbać, by miejsca postojowe były przeznaczone dla mieszkańców, a nie osób przyjezdnych i spoza Krakowa.
- Potrzebne są działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (w szczególności w zakresie ruchu rowerowego),

np. wprowadzenia separatorów (pas rowerowy-jezdni).

- Most Kotlarski (węzeł) - utrzymanie powiązania z II obwodnicą – obsługa Grzegórek.
- Dostawy do lokali powinny być organizowane z punktów zbiorczych rozładunku, a następnie transportowane za pomocą wózków ręcznych.
- W obrębie targowiska konieczne jest zapewnienie części miejsc postojowych również dla klientów - inny rodzaj handlu, większe zakupy – część klientów dojeżdża samochodem.



Fot. 14. Notatki z warsztatów  
fot. A2P2



# Rozmowy w punktach konsultacyjnych

We wtorek 21 września w godzinach 10:00-16:00 prowadzono rozmowy w punkcie konsultacyjnym na wschodnim krańcu Placu Wolnica. Zespół konsultantów miał okazję porozmawiać z około 80 osobami.

W środę 22 września w godzinach 10:00-18:00 punkt konsultacyjny został zorganizowany na Skwerze Berrecciego, u zbiegu ulic Starowiślnej i Dajwór. Pomimo trudnych warunków pogodowych skonsultowano się z około 60 osobami.

W punktach konsultacyjnych przeprowadzono wywiady z łącznie ok. 140 osobami. Podział rozmówców ze względu na miejsce zamieszkania:

- 63% – mieszkańcy obszaru,
- 37% – osoby spoza obszaru.

Podział uczestników ze względu na wiek:

- 7% – młodzież (do ok. 25 roku życia),
- 20% – młodzi dorośli (26-40),
- 46% – dorośli (41-60),
- 27% – seniorzy (pow. 60 roku życia).

Wśród uczestników punktów konsultacyjnych znaleźli się m.in.:

- Przedsiębiorcy prowadzący działalność w obszarze Klimatycznego Kwartału (KK) i mieszkający poza nim.
- Przedsiębiorcy mieszkający i prowadzący działalność w obszarze KK.
- Osoby pracujące w obszarze i mieszkające poza KK.
- Osoby mieszkające i pracujące w obszarze KK.
- Osoby korzystające z usług w obszarze KK i mieszkające poza nim.
- Osoby, które kiedyś mieszkały w obszarze KK i przenieśli się do innych dzielnic Krakowa.
- Osoby, które pochodzą z innych miast/krajów i od niedawna mieszkają w obszarze KK.
- Osoby, które prowadzą najem krótkoterminowy mieszkania, którego są właścicielami i mieszkają poza obszarem KK.
- Osoby zamieszkujące obszar KK powyżej 10 lat.

W trakcie rozmów na punktach konsultacyjnych poruszonych zostało wiele tematów. Część z nich nie dotyczyła bezpośrednio przedmiotu dyskusji - w podsumowaniu zostały zamieszczone tylko uwagi dotyczące terenu Klimatycznego Kwartału. Opinie zostały posortowane tematycznie na podstawie notatek prowadzonych w trakcie rozmów.

## Zieleń i retencja

Według rozmówców na obszarze KK występuje problem z zalegającą wodą opadową ze względu na dużą ilość betonowych powierzchni. W czasie deszczy nawałnych „ulica Meiselsa staje się rzeką”. Sugerują, że w KK powinno być więcej zieleni i instalacji wodnych, np. ogrodów deszczowych zatrzymujących wodę opadową, aby spowodować obniżenie temperatury i większą wilgotność powietrza oraz np. łąki kwietne, aby zapobiec nagrzewaniu się nawierzchni. Mieszkańcy wskazywali, że należy ograniczyć korzystanie z kosiarek, pozostawiając wyższe łąki kwietne i trawy. Potrzeba więcej cienia, a Kazimierz jest według rozmówców „pustynią” pod względem ilości zieleni i osiąganym latem temperatur. W związku z tym w mieście powinny być zachowane korytarze powietrzne – nie należy zabudowywać wszystkich dostępnych powierzchni.

Zdania na temat zastępowania miejsc postojowych zielenią lub na odwrót były podzielone. Część mieszkańców uważa, że trzeba wprowadzić więcej zieleni dla mieszkańców, nawet jeśli odbędzie się to kosztem miejsc postojowych. Druga grupa twierdzi, że powinna się pojawić zieleń, ale przy zachowaniu obecnych przekrojów ulic i istniejących miejsc postojowych. Według rozmówców drzewa powinny być wprowadzane po obu stronach ulic. Sądzą oni też, że konieczne jest wprowadzenie zieleni pod fasadami, np. w większych donicach lub w ziemi, aby prowadzić zieleń po elewacjach. Wprowadzenie zieleni to ważna kwestia, ale rozmówcy zwracali uwagę na trudności w jej utrzymaniu. Mieszkańcy zwracają uwagę na firmy zajmujące się utrzymaniem zieleni, które czasem zatrudniają niewykwalifikowane osoby. Zdarza się na przykład, że ze względu na podcinanie gałęzi drzewa stają się niestabilne.

Według rozmówców powinno się stosować zachętę ekonomiczną dla podejmowania działań prośrodowiskowych, np. zniżki na bilety transportu publicznego lub udostępnianie usług instytucji publicznych np. za rezygnację z samochodu lub inne działania na korzyść środowiska. Zgadniają się, że ograniczenia emisji w obszarze KK są potrzebne, ale niezbędne są też zmiany w całej aglomeracji.

Mieszkańcy przekazali również wiele informacji na temat zieleni w okolicy i zmian w jej ilości. Kiedyś na Kazimierzu było dużo więcej zieleni, np. w miejscu obecnego hotelu Golden Tulip (pomiędzy ul. Bożego Ciała a Krakowską) rosły jesiony i znajdował się spory ogródek jordanowski - obecny jest trzy razy mniejszy. Wycinki drzew odbywały się również na ul. Augustiańskiej czy na Plantach Dietla. Na Placu Wolnica wcześniej



Fot. 16. Pierwszy dzień konsultacji  
fot. A2P2



Fot. 15. Konsultacje na Placu Wolnica  
fot. A2P2

zielen była w lepszym stanie, co najbardziej widać po złym stanie wierzby. Zgłaszanym problemem było też podtrucie drzew wodami roztopowymi.

Mieszkańcy są z troskami, że nie ma dużego pola manewru w zakresie wprowadzania zieleni, ponieważ w obszarze KK wiele miejsc zostało zabudowanych. Widzą miejsce na wprowadzanie zieleni przy skrzyżowaniach i w obrzeżach dróg - dobrym przykładem jest ulica Wileńska i Nowosądecka. Ulica Mostowa była wspomniana jako przykład dobrze działającej ulicy z zielenią, podobnie jak ul. Gazowa. „Zielona Krupnicza”, zrealizowana z Budżetu Obywatelskiego, to dobry wzór dla współistnienia zieleni i miejsc postojowych i jest pozytywnie oceniana przez rozmówców.

Odwiedzający punkty konsultacyjne pozostawili kilka konkretnych wskazań dotyczących zieleni w poszczególnych przestrzeniach:

- Szczególnie gorąco latem jest na ul. Józefa, tak samo na Placu Wolnica, gdzie należy dodać zieleni.
- Pod estakadą powinien być park, ale należy tam też umieścić miejsca postojowe.
- Na Starowiślniej powinno pojawić się w trakcie remontu zielone torowisko.
- Potrzebne jest również więcej zieleni na bulwarach.

### Bezpieczeństwo

Rozmówcy w punktach konsultacyjnych wspomnieli, że od wielu lat środkowa ścieżka na Alei Dietla jest zajmowana przez osoby bezdomne i/lub pod wpływem alkoholu. Przy Alei znajduje się jadłodajnia, która może powodować ich skupianie się w tym rejonie, ale nie są niepokojeni przez Straż Miejską i od lat tam przebywają. Według okolicznych mieszkańców park wewnątrz Dietla byłby całkiem przyjazny, gdyby nie jego stali bywalcy i gdyby dało się jednym ciągiem przejść przez niego, nie przechodząc przez ulice, które przerywają ten ciąg zieleni. Po wyłączeniu latarni przy Dietla niektórzy nie czują się tam bezpiecznie. Obecnie Hala Targowa to miejsce nieprzyjazne zwłaszcza dla osób młodych.

Rozmówcy zauważali bierność Straży Miejskiej w egzekwowaniu obowiązujących przepisów dotyczących parkowania, wjazdu i przestrzegania porządku. Wskazywali, że pod względem przestrzegania przepisów dotyczących wjazdu i parkowania konieczne jest też jasne oznakowanie - wyraźne i czytelne dla wszystkich użytkowników. Według

mieszkańców Straż Miejska nie jest w stanie upilnować osób robiących nielegalne graffiti na terenie Kazimierza. Mieszkańcy stwierdzają, że problemem jest niewystarczająca liczba patroli i kamer monitoringu. Brakuje im również patroli wieczorami. Straż Miejska czasem ignoruje zgłoszenia lub przyjeżdża do interwencji po godzinie, co jest zbyt długim czasem na reakcję na popełniane wykroczenia. Wśród mieszkańców panuje odczucie cichego przyzwolenia służb na pijaństwo i hałas w nocy na terenie Kazimierza.

### Rowery i rowerzyści

Według osób korzystających z roweru jako codziennego środka transportu, po Krakowie można wygodnie poruszać się rowerem, również w ruchu ogólnym, pod warunkiem ostrożnej i powolnej jazdy. Poruszanie się rowerem po Kazimierzu jest dla nich wygodne, a w Krakowie jest dużo tras rowerowych, lecz jakość nawierzchni infrastruktury rowerowej jest uznawana za niedostateczną. Problemem dla rowerzystów jest także zbyt mała liczba stojaków rowerowych, szczególnie w miejscach popularnych dla turystów, np. pod Wawelem. Brakuje rowerów miejskich - poprzedni system roweru miejskiego był powszechnie wykorzystywany. Na terenie KK lepiej nie zostawiać na dłużej lepszych rowerów, znikają także koszyki rowerowe i inne drobne elementy. Według osób parkujących rowery, zamiast słupków drogowych powinno montować się U-kształtne stojaki dla rowerów.

Inni rozmówcy prezentowali przeciwną opinię. Zgłaszali obawę przed rowerzystami, którzy jeżdżą po chodnikach oraz zbyt szybko i nieostrożnie po ulicach. Proponowali budowę wydzielonych pasów dla rowerzystów, aby chodniki były wolne od rowerów. Inni uważali, że rowerzyści mogą jeździć w ruchu ogólnym, a zamykanie pasów ruchu dla budowy ścieżek rowerowych blokuje ruch i transport publiczny. Panowała zgoda co do tego, że jazda rowerem jest niebezpieczna, ponieważ do wyboru jest jazda albo po chodniku (zagrożenie dla pieszych), albo w ruchu ogólnym (zagrożenie dla rowerzystów), bo w wielu miejscach brakuje infrastruktury.

Zgłaszano, że rowerzyści sprawiają wrażenie zawłaszczania przestrzeni miejskiej i mają pierwszeństwo przed pieszymi. W opinii osób odwiedzających punkt konsultacyjny w mieście jest zbyt dużo rozwiązań dla rowerzystów, które blokują płynność ruchu, a przydałoby się więcej oznaczeń dla informujących o przejściach dla pieszych i ustępowaniu pierwszeństwa pieszym, z powodu niskiej kultury jazdy rowerzystów.



Fot. 18. Drugi dzień konsultacji  
fot. A2P2



Fot. 17. Rozmowy na Skwerze Bereckiego  
fot. A2P2

Natężenie ruchu na ulicach Kazimierza (oraz wysoka prędkość poruszania się rowerzystów i użytkowników hulajnóg) jest zbyt duże, aby można było bezpiecznie przemieszczać się po mieście rowerem z dziećmi na większości tras. Latem występuje problem z przeciskaniem się pomiędzy turystami i meleksami, a duża liczba stojaków ogranicza ruch.

Mieszkańcy zgłaszali miejsca o niskim poczuciu bezpieczeństwa drogowego:

- Niebezpieczne miejsce dla rowerzysty to przejazd Miodowa/Starowiślna.
- Skrzyżowanie Daszyńskiego/Grzegorzewska jest nieczytelne dla rowerzystów.
- Niebezpieczne przecinanie się drogi dla rowerów na Dietla z pasami ruchu w obszarze skrzyżowań, samochody w jednym z miejsc ścinają pas rowerowy i dochodzi do sytuacji niebezpiecznych.
- Niewystarczająca separacja drogi dla rowerów na ul. Dietla obniża poczucie bezpieczeństwa.
- Dużym problemem jest również brak odpowiedniego połączenia rowerowego ul. Starowiślniej z ul. Dietla.
- W rejonie Hali Targowej droga dla rowerów powinna zostać zlokalizowana po północnej stronie ulicy.
- Występuje problem z jazdą skuterów i motorów po drodze dla rowerów w ciągu ulicy Dietla.
- W kwestiach infrastrukturalnych występuje problem śliskich najazdów przy kładce Ojca Bernatka, a ulica Dajwór jest słabo przejezdna rowerem.
- Ulica Krakowska po remoncie też jest niekomfortowa, źle jeździ się po torowisku tramwajowym, w czasie opadów jest ślisko i odczuwalny jest brak infrastruktury rowerowej takiej jak stojaki.

#### Hałas i uciążliwość

Główne uciążliwości zgłaszane przez mieszkańców są związane z hałasem od ogródków kawiarnianych, samochodów i turystów. Latem często nie da się otworzyć okien, czasem z powodu hałasu, czasem z powodu wentylowanych z restauracji zapachów. Klimatyzatory na podwórkach są hałaśliwe (uciążliwe głównie w nocy). Kluby w parterach i ogródki gastronomiczne powodują znaczne uciążliwości dla mieszkańców. Problemem jest niestosowanie w lokalach gastronomicznych rozwiązań wygłuszających - w szczególności w lecie

uciążliwe są głośne konwersacje w późnych godzinach wieczornych. Według uczestników konsultacji powinno się wprowadzić ograniczenie godzinowe ogródków gastronomicznych. Znaczne uciążliwości na Placu Nowym powodują kluby i pijalnie alkoholi. Od piątku wieczorem do niedzieli jest bardzo głośno w nocy, a pijani turyści i miejscowi zaburzają porządek i śmiecą w okolicy. Imprezy na koronie (ośrodek po drugiej stronie Wisły) są słyszalne na Kazimierzu. Na obszarze jest za dużo knajp i rozrywki, ogródki zajmują pas drogowy, blokują chodniki i utrudniają ruch. Oprócz braku ciszy w nocy, ważny jest też hałas w dzień. Tramwaje bardzo hałasują na ul. Starowiślniej, co szczególnie słychać na wyższych piętrach i czuć drgania. Problemem są również głośne wyścigi motocykli w nocy. Jednak według rozmówców dostępność dla odwiedzających i turystów też jest ważna, bo finansują oni wiele usług w mieście. Brakuje informacji dla mieszkańców o wydarzeniach w przestrzeni publicznej - nie jest wiadomo, kiedy będą występować jakie uciążliwości. Imprezy na placu Wolnica są uciążliwe dla mieszkańców, a nagłośnienie nie jest rozprawdzone w odpowiedni sposób (np. organizacja Światowych Dni Młodzieży na placu Wolnica była źródłem uciążliwego hałasu).

#### Wypoczynek, spędzanie wolnego czasu

Według odwiedzających punkt konsultacyjny osób, w ramach działań związanych z Klimatycznym Kwartałem powinny być też prowadzone działania edukacyjne i wspierane szkoły. Jest ich kilka w obszarze, a uczniowie korzystają z przestrzeni Kazimierza po lekcjach. Na terenie KK brakuje miejsc i zajęć dla dzieci, ale np. przestrzeń przy Galerii Krakowskiej jest dobrze zorganizowana do rodzinnej rekreacji. Mieszkańcom przydałoby się więcej miejsc do wspólnego spędzania czasu, m.in. placów zabaw. Na obszarze mieszka także dużo właścicieli psów, a brakuje wybiegów. Mieszkańcy najczęściej chodzą z psami na spacer na bulwary wiślane.

Według rozmówców siłownia plenerowa nad Wisłą powstała w złym miejscu, tuż przy ulicy (niekomfortowo jest ćwiczyć na widoku). Według sugestii, na Placu Wolnica i na Zielonej mogłaby zostać wprowadzona zielen, miejsca do wypoczynku i rekreacji i plac zabaw. Nowe ławki powinny być podzielone tak, żeby nie można było na nich spać, ponieważ mieszkańcy obawiają się osób pod wpływem alkoholu, śpiących na ławkach.

#### Strefa Ograniczonego Ruchu (SOR)

Według rozmówców konieczna jest egzekucja istniejących przepisów, ponieważ nie są respektowane aktualne ograniczenia stref ograniczonego ruchu. Został wyrażony sprzeciw wobec SOR w obecnym wykonaniu i wprowadzonego bez konsultacji z mieszkańcami w kwestiach wykonawczych.



Fot. 19. Konsultacje na Placu Wolnica  
fot. A2P2

## Parkowanie

Prawie wszyscy rozmówcy z obszaru zgłaszali problemy z parkowaniem na terenie Klimatycznego Kwartału. Abonament w SPP nie jest gwarantem parkowania dla mieszkańców. W weekendy, gdy w strefie nie obowiązują opłaty, przyjezdni zastawiają całą okolicę i nie ma miejsca na parkowanie dla mieszkańców. Największy problem ze znalezieniem miejsca do zaparkowania występuje od piątku do porannych godzin poniedziałkowych. Zdarza się, że odwiedzający Kazimierz przyjeżdżają w piątek wieczorem i parkują auta na cały weekend, zwalniając miejsca postojowe dopiero w poniedziałek przed godziną 10:00. W związku z tym opłaty parkingowe w strefie powinny być rozszerzone na 7 dni w tygodniu. Brak jest również wyznaczonych miejsc postojowych dla samochodów na wynajem na minuty.

Według mieszkańców przy głównych atrakcjach turystycznych powinny pojawić się miejsca Kiss&Ride, żeby turyści podróżujący meleksami mogli się tam zatrzymać, ale przestrzenie te mogłyby być wykorzystywane także przez przyjezdnych, podwożących. Rozmówcy twierdzili, że miasto powinno tworzyć parkingi kubaturowe, a nie tworzyć opłaty za istniejące miejsca postojowe w przestrzeni publicznej, które są zbyt wysokie. W takich parkingach kubaturowych powinny być ich zdaniem preferencyjne stawki dla osób zameldowanych. Mieszkańcy sugerowali również, że przy istniejących miejscach postojowych powinny być montowane punkty ładowania dla samochodów elektrycznych. Na terenie KK należy wprowadzać zieleni, ale muszą być zapewnione miejsca postojowe dla mieszkańców i przedsiębiorców. Z miejsc postojowych w strefach dla mieszkańców korzystają turyści, ponieważ w pobliżu jest dużo hoteli i hosteli, które nie mają swoich przypisanych miejsc postojowych. Przydałoby się miejsce pod hotelami, aby klienci mogli chociaż wypakować walizki po przyjeździe np. taksówką.

Rozmówcy wskazują, że pod nową estakadą powinien być park, ale należy też wygospodarować miejsca postojowe. Proponują budowę parkingów podziemnych, aby zachować więcej miejsca na powierzchni na inne funkcje. Według wielu osób konieczne jest wyznaczenie i egzekwowanie parkingów tylko dla mieszkańców, tak jak ich zdaniem funkcjonuje to na zachodzie. Aktualnie wielu mieszkańców możliwość wybrania się po duże zakupy do hipermarketu uzależnia od poczucia pewności zaparkowania pod domem po powrocie. Bywa, że jedynym rozwiązaniem

jest tymczasowe zaparkowanie w bramie do swojej kamienicy. Równie dużym problemem jest brak dyscypliny u części mieszkańców, zarówno jeśli chodzi o parkowanie, jak i stosowanie się do przepisów związanych z wjazdem. Jeśli przepisy są nie egzekwowane, trudno oczekiwać tego od mieszkańców. W efekcie mieszkańcy przestrzegający przepisów czują się „jak frajerzy”.

## Usługi

Według osób biorących udział w rozmowach usługi publiczne są dostępne na obszarze Klimatycznego Kwartału. Usługi komercyjne dla mieszkańców jeszcze istnieją, ale powoli teren staje się zbyt skomercjalizowaną przestrzenią sprofilowaną pod kątem turystów. Usługi dla turystów i ogródki gastronomiczne są nawet w podwórkach kamienic, a wspólnoty mieszkaniowe mają problem z ograniczaniem działalności usług. Mieszkańcy uważają, że kilkukrotne zamykanie ulicy Miodowej zabiło sklepy specjalistyczne, które znajdowały się przy tej ulicy. Według nich dostęp do punktów usługowych powinien być zapewniony dla klientów w godzinach porannych i popołudniowych (w godzinach szczytu). Zgodnie z tym należy zapobiegać monofunkcyjności usług, aby na terenie Kazimierza była nie tylko gastronomia. Stare Miasto jest uważane za strefę skierowaną do turystów i przyjezdnych, a Kazimierz jest miejscem spotkań i imprez dla studentów i mieszkańców Krakowa. Mieszkańcy Krakowa, aby skorzystać oferty gastronomicznej, przyjeżdżają komunikacją publiczną albo taksówkami. Niektóre sklepy i lokale potrzebują dostawy piwa 3 razy dziennie, co generuje duży ruch samochodów dostawczych.

Mieszkańcy zauważają, że występuje problem wyludniania się Kazimierza, który stał się dzielnicą rozrywki. W okolicy jest dużo punktów sprzedających do późna (lub całonocowo) alkohol, w tym również punktów gastronomiczno-pocztowych, które otwarte są w niedzielę i święta. Większość sklepów na Kazimierzu funkcjonuje pod turystów, w związku z czym ceny są wyższe, a asortyment mniejszy niż potrzeba zwykłym mieszkańcom. Brakuje na Kazimierzu przychodni (kiedyś była na ul. Estery), małych sklepów, w obszarze Klimatycznego Kwartału znika rzemiosło, jest coraz mniej specjalistycznych sklepów (np. z nitami, kłamrami).

## Turyści i Airbnb

Ogólny przekaz płynący od mieszkańców obszaru to coraz więcej apartamentów oferowanych na portalach typu Airbnb, choć po okresie pandemii niektóre mieszkania wynajmowane są na dłuższy czas i jest mniej uciążliwości związanych z częstymi imprezami. Mieszkańcy uważają, że powinni być chronieni przez mieszkańcami na wynajem krótkoterminowy. Coraz mniej jest sąsiadów mieszkających tu wcześniej, głównie studenci na rok-dwa lub lokale typu Airbnb. Rozmówcy wskazywali, że tworzenie miejsc pracy dla branż kreatywnych może przyciągnąć turystę jakościowego. Dostępność dla odwiedzających i turystów jest ważna, bo finansują oni wiele usług w mieście. Brakuje tablic informacyjnych o historii Placu Wolnica i całego obszaru (również wielojęzycznych). U niektórych turystów wystąpił problem z dotarciem do Kazimierza ze względu na brak drogowskazów – konieczne było kilkukrotne pytanie przechodniów o drogę.

Według mieszkańców egzekwowanie prawa w stosunku do turystów nie jest wystarczające, szczególnie jeżeli chodzi o nadmierne spożycie alkoholu i zakłócanie porządku. Uważają obecne użytkowanie ulicy Dietla za zły PR dla turystycznego wizerunku Kazimierza.

## Działania miejskie

Mieszkańcy mieli wrażenie, że konsultacje są przeprowadzane z konieczności, a nie z prawdziwej potrzeby dialogu. Regulamin konsultacji został uznany za wadliwy, ponieważ nie mówi, w jaki sposób w projektach powinny zostać uwzględnione wnioski z konsultacji społecznych. Dotychczasowe zmiany w organizacji ruchu nie były komunikowane mieszkańcom i nikt nie zapytał też o zdanie przedsiębiorców. Mieszkańcy widzą brak jasnego komunikatu co do sposobu, w jaki będzie zmieniała się organizacja ruchu. Mają wrażenie braku planu i spójności działań miejskich. Rozmówcy zauważali, że miasto rozwija się w sposób chaotyczny, brakuje planów miejscowych i potrzebna jest większa sprawczość miasta w zakresie planowania przestrzennego. Brakuje informacji o imprezach organizowanych na placu Wolnica – mieszkańcy dowiadują się o nich w momencie rozstawiania sceny. Według rozmówców decyzja o likwidacji drogi dla rowerów na Grzegorzeckiej była błędna i nie poparta argumentami

merytorycznymi. Ich zdaniem miasto niepoważnie potraktowało użytkowników drogi dla rowerów na Grzegórzeckiej – informacje o terminie likwidacji były niejednoznaczne, trzymano użytkowników w niepewności co do terminu, podczas gdy w przypadku zmian w ruchu samochodowym informacje są precyzyjne i ogłaszane odpowiednio wcześniej. Mieszkańcy wyrażali poparcie dla rozwoju idei miasta 15-minutowego i stosowania rozwiązań z zakresu małej retencji. Zwracali też uwagę na fakt, że brakuje w polityce miasta idei tworzenia centrów lokalnych. Szczególnie mocno wybijało się wrażenie chaosu w planowaniu inwestycji miejskich i brak wyraźnej komunikacji z mieszkańcami, podobnie jak brak komunikacji wewnątrz Urzędu Miasta. Radni i Prezydent powinni być dostępni dla mieszkańców i otwarci na ich opinie - obecnie nie wsłuchują się w ich głosy. Rozmówcy twierdzili wręcz, że miasto prowadzi opresyjną politykę wobec mieszkańców bo wprowadziło za dużo obostrzeń. Mieszkańcy mają dosyć bycia poligonem doświadczalnym, nie wiedząc, jakie panują aktualnie zasady, bo bardzo często się one zmieniają, np. w odniesieniu do testowanej organizacji ruchu na Kazimierzu.

### Ruch pieszy

Rozmówcom jest wygodnie poruszać się pieszo po Kazimierzu, jednak nierówności na ulicach przy torach tramwajowych i wysokie krawężniki na większości ulic utrudniają jazdę z wózkiem dziecięcym. Zgłaszano problem ze zbyt wąską przestrzenią dla pieszych w rejonie ogródków gastronomicznych. Trudno jest przejść z wózkiem i dzieckiem za rękę, zwłaszcza, gdy ogródki są umieszczone po obu stronach. W związku z tym sugerowano również ograniczenie stosowania słupków i innych elementów zwężających chodnik. Według osób odwiedzających punkty konsultacyjne priorytet dla pieszych powinien obowiązywać na całym obszarze Kazimierza. Sugerowano wręcz usunięcie chodników, żeby było więcej miejsca dla wszystkich, a piesi chodzący po całej szerokości ulicy uspokoili ruch. Można by też dzięki temu zrobić nowe miejsca parkingowe w miejscu chodnika. Na przykład na ulicy Dajwór problemem są parkujące na chodnikach samochody i niewystarczająca w związku z tym przestrzeń dla ruchu pieszego. Często wspomnianym zagrożeniem dla bezpieczeństwa pieszych są hulajnogi elektryczne. Mieszkańcy zgłaszali też następujące miejsca na terenie Klimatycznego Kwartału:

- ul. Miodowa - niebezpieczne przejście dla pieszych przy szkole,
- ul. Krakowska - po remoncie zlikwidowano przejścia dla pieszych,

istniejące przejścia dla pieszych (pasy) są niewidoczne,

- ulica Dietla - rowerzyści korzystają z chodników do jazdy, co jest niebezpieczne.

### Transport publiczny

Według rozmówców tańszy transport publiczny i rower miejski mogłyby rozwiązać problem zbyt dużej liczby samochodów na ulicach. Wysokie ceny transportu publicznego zniechęcają przy korzystaniu z niego na krótkie dystanse. W związku z tym proponowano, aby komunikacja miejska była potraktowana priorytetowo, nawet kosztem ruchu rowerowego (transport publiczny uznawany za najważniejszą alternatywę dla ruchu samochodowego w miastach). Zgłaszano niewygodne dojazdy do szkół oraz potrzebę zwiększenia połączeń transportu publicznego poza miasto. Część osób bardzo dobrze oceniała transport publiczny, również osoby z zagranicy. Według wielu mieszkańców powinno się ułatwiać transport publiczny, a nie utrudniać samochodowy („marchewka, a nie kij”). Zwracano uwagę na konieczność podniesienia punktualności transportu zbiorowego oraz zwiększenia liczby kursów w godzinach porannych i w nocy (występują nawet 40-minutowe przerwy w takcie). Do codziennego poruszania się po Krakowie najlepszy jest tramwaj. Rozmówcy zgadzali się, że bardzo ważne jest dobre skomunikowanie przystanku PKP Kraków Grzegórzki z komunikacją miejską, a tramwaje przy Hali Targowej powinny kursować częściej.

### Potrzebne remonty

Mieszkańcy zwracali uwagę, że niektóre kamienice nie mają dostępu do ciepła miejskiego, pomimo położenia nowych sieci, bo wspólnot nie stać na kosztowny remont i przyłącze. Rozmówcy stwierdzali, że powinno się „odbetonować” plac Wolnica, plac Nowy i inne podobne obszary na Kazimierzu, a służby konserwatorskie powinny myśleć o mieszkańcach i przyszłości, a nie tylko utrzymywać dawne użytkowanie. Na placu Wolnica od dawna nie odbywają się targi, a mieszkańcom potrzeba teraz parku, a nie utwardzonej płyty. Niektórzy mieszkańcy obawiają się powstania kładki na Ludwinów, która może zabrać południowo-zachodniemu obszarowi Kwartału mieszkalny charakter i przyciągnąć restauracje z ich hałasem (powielenie efektu budowy kładki o. Bernatka). Mieszkańcy zgadzali się, że potrzebna jest renowacja bulwarów wiślanych i trasy rowerowej nad Wisłą. Należy również zmodernizować torowisko na ul. Starowiślniej, a ruch na tej ulicy powinien zostać uspokojony. W ramach

remontu Starowiślniej, często zgłaszanym pomysłem było sadzenie drzew i zazielenienie torowiska tramwajowego.

Osoby odwiedzające punkty konsultacyjne poczyniły także szereg uwag dotyczących konkretnych miejsc na terenie Klimatycznego Kwartału, które wymagają zmiany:

- skrzyżowanie ulic Miodowej i Dajwór - przydałaby się toaleta publiczna,
- ulica Halicka - za ciasna w obecnym kształcie,
- pl. Wolnica - wieczorami jest zbyt ciemno, zarówno plac, jak i ratusz powinien zostać doświetlony,
- skrzyżowanie ulic Bożego Ciała i Józefa - woonerf to niekoniecznie dobry pomysł,
- na ulicy Bożego Ciała trudno będzie wprowadzić zieleni ze względu na wąski przekrój, jedyne optymalne miejsce do wylot w kierunku Dietla,
- ulica Dietla - zwężenie ulicy to zły pomysł,
- ulica Mostowa - tak dla zieleni, lecz należy sprawdzić, w jakim stanie jest istniejący szpaler zieleni po lewej stronie patrząc od kładki Ojca Bernatka w kierunku placu Wolnica,
- ulica Wawrzyńca - problem nawierzchni, niewygodna dla pieszych i rowerzystów,
- ulica Józefa - zieleni można wprowadzać punktowo, jako pojedyncze drzewa i wyspy zieleni,
- parking Wąska i Józefa - to zawsze były „pewne” miejsca postojowe, nie należy z nich rezygnować,
- ulica Szeroka - wprowadzenie szpaleru zieleni to dobry pomysł, obecnie jest to miejsce skrajnie nieprzyjazne dla pieszych,
- skwer Berrecciego - przy ul. Miodowej znajduje się nieuporządkowana zieleni, należy więc zagospodarować to miejsce, skwerek Berrecciego mógłby zostać powiększony,
- ulica Starowiślna - należy wprowadzić więcej zieleni,
- ulica Trynatarska - w ramach budżetu obywatelskiego ma być tam zagospodarowany zieleniec,
- ulica Meiselsa - należy wprowadzić pojedyncze drzewa pod Centrum Kultury Żydowskiej ulica Augustiańska - należy zwiększyć liczbę drzew.

## Organizacja ruchu

Rozmówcy często powtarzali, że wprowadzane zmiany w organizacji ruchu wydłużają dojazd samochodem. Inna grupa osób uważa, że przed zmianami i po nich jedzie się tak samo długo – nie widać rezultatów wprowadzanych zmian. Zdaniem wielu mieszkańców pojawiło się zbyt dużo ograniczeń dla ruchu samochodowego. Zamontowane znaki zakazu wjazdu nie są respektowane przez kierowców. Obowiązujące przepisy i organizacja ruchu nie są egzekwowane przez służby („martwe przepisy”), a obowiązująca na Kazimierzu dopuszczalna prędkość 30 km/h (poza strefą zamieszkania) jest fikcją. Powinno dążyć się do wprowadzenia fizycznych ograniczeń i rozwiązań uspokojenia ruchu. Osoby odwiedzające punkty konsultacyjne zgadzały się, że ograniczenie wjazdu na niektóre ulice (szlabany, przepustki) może być dobrym rozwiązaniem. Ograniczenia w ruchu drogowym powinny obowiązywać przez cały tydzień. Powszechnie powtarzane było przekonanie, że prostsze i krótsze przejazdy dla samochodów to mniej emisji spalin. Wielu studentów ma samochody i używa ich na co dzień do dojazdów na uczelnie. Godziny dostaw wyznaczone na Kazimierzu nie odpowiadają potrzebom hotelu – np. pralnie mają inne godziny dostaw niż wyznaczone na obszarze możliwe godziny wjazdu pojazdów dostawczych. Czasem ktoś zaparkuje tak, że się nie da dostawy wykonać, albo ktoś pomyli kierunki ruchu.

Rozmówcy stwierdzili, że korki w centrum są codziennie i jest to normalne zjawisko. Ruch samochodów należy wyprowadzić poza centrum, transport publiczny - rozwijać, a starsze samochody powinny zostać usunięte z miasta. Zgłoszono jednak wyraźny sprzeciw w sprawie wprowadzania zakazów wjazdu dla nieekologicznych pojazdów do wyznaczonych stref (strefy czystego transportu). Zdania na temat jednokierunkowości ul. Starowiślniej po remoncie są podzielone, ponieważ jest to aktualnie jedna z głównych arterii komunikacyjnych. Na ulicy Wawrzyńca jest zbyt duży ruch samochodowy. Były głosy poparcia dla idei korzystania z obwodnic i sektorowej organizacji ruchu wewnątrz nich. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ulicy Grzegórzeckiej pozwoli uspokoić ruch i dzięki temu uczyni ulicę bardziej przyjazną (zauważalna jest większa liczba pieszych po południowej stronie ul. Grzegórzeckiej niż przed wprowadzeniem drogi dla rowerów), ale w opinii rozmówców występuje problem blokowania ruchu tramwajowego przez samochody. Meleksy w rejonach turystycznych utrudniają przejazd samochodom. Zdaniem rozmówców powinno się edukować młode osoby, że samochody nie są niezbędne.

## Estetyka i wykonane remonty

Remont ulicy Krakowskiej był oceniany generalnie pozytywnie. Ulica jest teraz spokojniejsza i łatwiej przejść z wózkiem, bo wprowadzono wyprofilowane krawężniki, ale mała liczba nowych drzew jest dużym rozczarowaniem. Zieleń wprowadzona po remoncie nie jest wystarczająca dla tej przestrzeni, a mieszkańcy wyrażali ubolewanie, że nie wprowadzono przy okazji przebudowy zielonego torowiska. Słabe oznaczenie przejść dla pieszych powoduje obawę o bezpieczeństwo przy przekraczaniu jezdni. Po przeciągającym się remoncie oraz jako skutek pandemii zaobserwowano zniknięcie wielu punktów usługowych na tej ulicy.

Mieszkańcy są rozczarowani, że na ulicy Halickiej po usunięciu porośniętego zielenią nasypu zamiast estakady postawiono betonową ścianę oporową. Rozmówcy twierdzili, że wygląda na to, że remonty są tylko prywatne, a miasto nie robi remontów (oprócz Krakowskiej).

Na przestrzeni lat czystość przestrzeni publicznych uległa poprawie. 15 lat temu na ul. Starowiślniej miała miejsce kapitalna modernizacja torowiska, a teraz znowu potrzebny jest remont, bo ubytki w nawierzchni są znaczne. Plac Wolnica jest właściwie niezagospodarowany, mieszkańcy nie widzą potrzeby zatrzymywania się na nim, a obecne zagospodarowanie jest chaotyczne. Zauważalnym problemem są też brudne chodniki, brak sprzątania całego Kwartału, tylko wybranych przestrzeni.

Według niektórych rozmówców, plac Nowy to ulica publiczna, a nie ogródek działkowy, więc donice z drzewami tam nie pasują. Osoby odwiedzające go nocą nie zauważają chaotyczności tej przestrzeni, która jest widoczna za dnia, a podkreślają je śmieci pozostawione w nocy. Na całym Kazimierzu jest zdecydowanie za mało ławek. Na placu Wolnica stoją tylko betonowe 'peerelowskie' ławko-donice, lecz w ich miejscu powinien pojawić się szpaler drzew.

# Uwagi uczestników punktów konsultacyjnych do masterplanu

W trakcie punktów konsultacyjnych uczestnikom pokazywany był schematyczny projekt Masterplanu (załączony na stronie 16). Uczestnicy punktu konsultacyjnego wyrażali swoją opinię odnośnie proponowanych rozwiązań oraz dodawali swoje pomysły dotyczące przyszłości konkretnych przestrzeni.



Fot. 20. Rozmowa o Masterplanie  
fot. A2P2








## Place

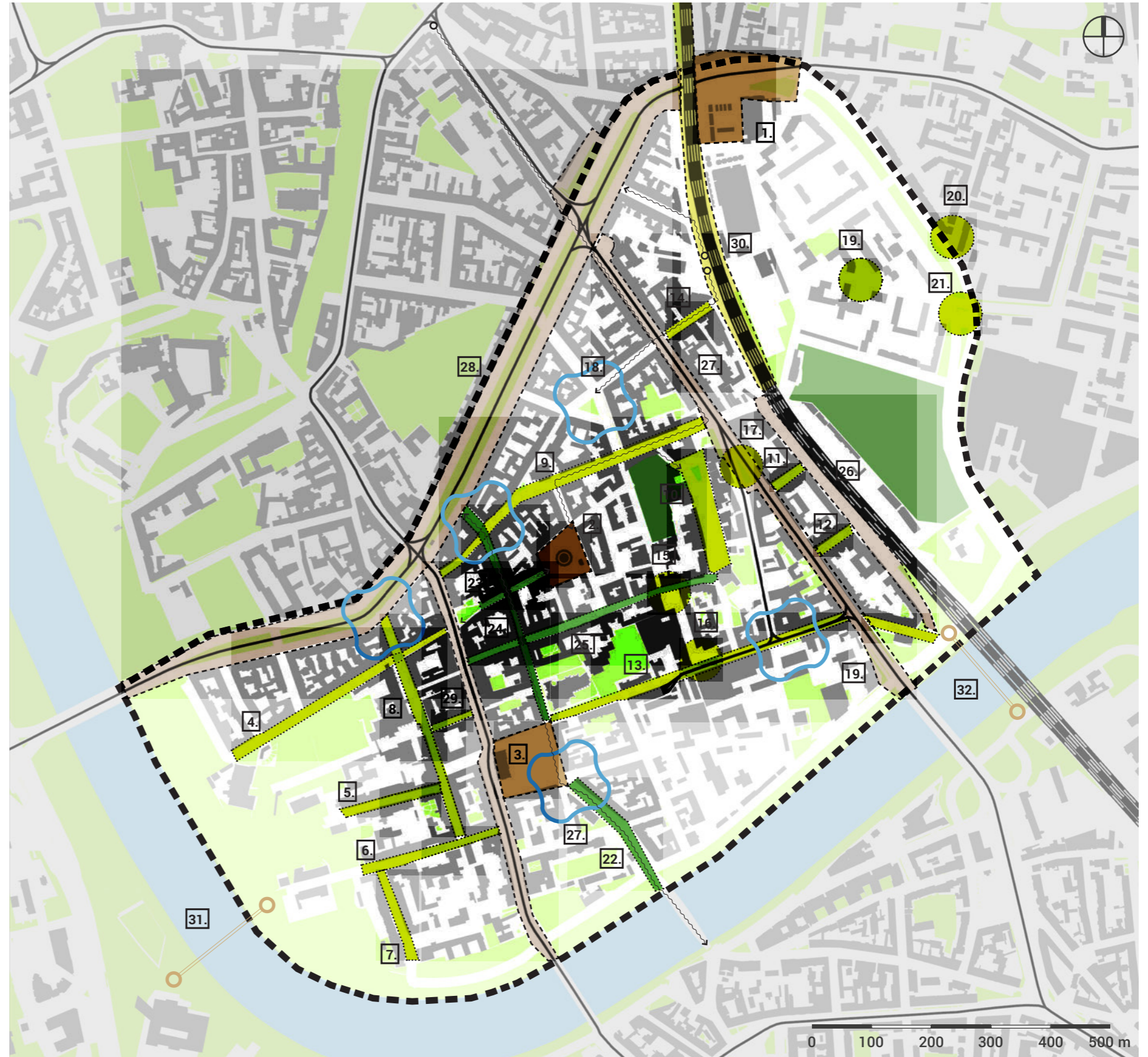
1. Plac Grzegórzecki
  - Targowisko „Unitarg” jest ważnym punktem usługowym dla mieszkańców Grzegórek, Kazimierza i przyjezdnych.
  - Obecnie Hala Targowa to miejsce nieprzyjazne dla młodych.
  - Pojawiały się pojedyncze głosy podważające zasadność wprowadzenia drogi dla rowerów w ciągu ulicy Grzegórzeckiej.
2. Plac Nowy
  - “Za mało się tu dzieje”, konieczne jest przywrócenie funkcji targowej.
3. Plac Wolnica
  - Muzeum Etnograficzne ma bardzo dobrze rozpoznany plac Wolnica, bo jest jego współgospodarzem i m.in. wprowadziło pierwsze ławki na Kazimierzu. Nie jest jednak zaangażowane w jego projektowanie.
  - Obecnie jest to miejsce, do którego mieszkańcy nie przychodzą, konieczne jest stworzenie atrakcyjnego programu dla tej przestrzeni.
  - Plac jest właściwie niezagospodarowany, nie ma po co się na nim zatrzymać, obecnie zagospodarowanie jest chaotyczne.
  - Na placu historycznie była zieleń wzdłuż ściany gmachu Muzeum Etnograficznego; postulowane jest wprowadzenie szpaleru od północnej strony placu, zwiększenie “oczek” zieleni wokół drzew, likwidacja obmurowań zieleni.
  - Organizacja Światowych Dni Młodzieży na placu Wolnica była źródłem hałasu dla mieszkańców. Problem dotyczy wszystkich imprez masowych, które na placu Wolnica są uciążliwe dla mieszkańców, nagłośnienie nie jest rozprowadzane w odpowiedni sposób.
  - Na placu Wolnica w zimie funkcjonowało lodowisko – przyczyniło się to do zniszczenia płyty placu, a w opinii rozmówców likwidacja lodowiska uszkodziła zieleń wysoką, co wynikało z ustaleń i egzekwowania umów (czas likwidowania lodowiska). Jednocześnie mieszkańcy chcieliby, aby takie lodowisko dalej funkcjonowało.
  - Należy wprowadzać węższe ogródki gastronomiczne w obszarze chodnika, aby zapewnić większą szerokość przejścia pieszym.
  - Klienci korzystający z handlu i usług na placu przyjeżdżają z całego Krakowa, często samochodem i chcą zatrzymać się tylko na chwilę, więc parkowanie osób spoza obszaru powinno być dozwolone do 20 minut.
  - Służby przymykają oko na samochody, które parkują nielegalnie.
  - Problemem jest chaotyczne oznakowanie w okolicy placu.

## Zielone ulice

4. zielona Skateczna - brak uwag;
  5. zielona Piekarska - brak uwag;
  6. zielona Skawińska - brak uwag;
  7. zielona Wietora - brak uwag;
  8. zielona Augustiańska
    - Pojawił się postulat, aby zwiększyć liczbę drzew wzdłuż ulicy.
  9. zielona Miodowa
    - ul. Miodowa została wskazana jako dobry przykład zazielenienia i wzór dla innych ulic, można pomyśleć o wprowadzeniu ławek w okolicy zieleni,
    - wskazane zostało niebezpieczne przejście dla pieszych przy szkole.
  10. zielona Szeroka
    - wprowadzenie szpaleru zieleni to dobry pomysł - obecnie jest to miejsce skrajnie nieprzyjazne dla pieszych.
  11. zielona Rzeszowska - brak uwag;
  12. zielona Przemyska - brak uwag;
  13. zielona Wawrzyńca (projekt zgłoszony do budżetu obywatelskiego)
    - wyrażono wątpliwości odnośnie zmniejszenia liczby miejsc postojowych w kontekście zieleni projektowanej w ramach BO,
    - zidentyfikowano problem nawierzchni, która jest niewygodna dla pieszych i rowerzystów.
  14. zielona Berka Joselewicza - brak uwag;
- ## Zielone interwencje
15. Wawrzyńca | Wąska - brak uwag;
  16. Wąska | Józefa
    - Parking na skrzyżowaniu Wąskiej i Józefa - to zawsze były “pewne” miejsca postojowe, nie należy z nich rezygnować.

## mapa działań klimatyczny kwartał 2030

- Place** 
1. plac Grzegórzecki
  2. plac Nowy
  3. plac Wolnica
- Zielone ulice (dieta drogowa)** 
4. zielona Skąleczna
  5. zielona Piekarska
  6. zielona Skawińska
  7. zielona Wietora
  8. zielona Augustiańska
  9. zielona Miodowa
  10. zielona Szeroka
  11. zielona Rzeszowska
  12. zielona Przemyska
  13. zielona Wawrzyńca (projekt BO)
  14. zielona Berka Joselewicza
- Zielone interwencje** 
15. Wawrzyńca | Wąska
  16. Wąska | Józefa
  17. skwer Berrecciego
  18. skwer Kóleczek
  19. Wiślicko | Blachnickiego
  20. Daszyńskiego | Chodkiewicza
  21. Daszyńskiego | Masarska
- Ulice ogrody (wprowadzenie zieleni)** 
22. ulica-ogród Mostowa
  23. ulica-ogród Bożego Ciała
  24. woonerf Meiselsa
  25. woonerf Józefa
- Indywidualny charakter**
26. rowerowa Halicka
  27. nowa Starowiślna
  28. park linearny Dietla
  29. nowa Krakowska
  30. Park Kolejowy
- Kładki pieszo-rowerowe** 
31. kładka Ludwinów
  32. kładka Grzegórzki
- Punkty deszczowe (wetspoty)** 
- Potoki ruchu pieszego** 



Ryc. 5. Masterplan przedstawiany na pierwszych warsztatach  
oprac. wł.



#### 17. skwer Berrecciego

- od strony ulicy Miodowej znajduje się nieuporządkowana zielen, należy zagospodarować to miejsce,
- przy ulicy Dajwór – Kiss&Ride – autokary nie powinny się zatrzymywać w tym miejscu (dłuższy postój powinien być kontrolowany).

#### 18. skwer Kóteczko

- należy przebudować stację trafo na podziemną,
- zaproponowano możliwość postawienia pomnika Mordechaja Gebirtiga (poety i twórcy piosenek).

#### 19. Wiślisko | Blachnickiego - brak uwag;

#### 20. Daszyńskiego | Chodkiewicza - brak uwag;

#### 21. Daszyńskiego | Masarska - brak uwag;

#### Ulice-ogrody (wprowadzenie zieleni)

#### 22. ulica-ogród Mostowa

- należy wprowadzić więcej zieleni,
- należy sprawdzić, w jakim stanie jest istniejący szpaler zieleni po lewej stronie patrząc od kładki Ojca Bernatka w kierunku placu Wolnica.

#### 23. ulica-ogród Bożego Ciała

- woonerf na ul. Bożego Ciała to niekoniecznie dobry pomysł,
- trudno będzie wprowadzić zielen ze względu na wąski przekrój, jedyne miejsce to wylot w kierunku ul. Dietla.

#### 24. woonerf Meiselsa

- należy wprowadzić pojedyncze drzewa pod Centrum Kultury Żydowskiej.

#### 25. woonerf Józefa

- opinie nt. przekształcenia ulicy na woonerf były podzielone: zdaniem niektórych to niekoniecznie dobry pomysł, inni uważają, że to zmiana w dobrym kierunku, bo ulica już funkcjonuje jako deptak i jest tam sporo usług gastronomicznych,

- zwracano uwagę, że przekształcenie ulicy na deptak może przyczynić się do zaniku usług w przeciągu 2-3 lat,
- proponowano, aby zielen wprowadzać punktowo, jako pojedyncze drzewa i wyspy zieleni,
- zdaniem niektórych mieszkańców brakuje miejsc do parkowania.

#### Indywidualny charakter

#### 26. rowerowa Halicka - brak uwag;

#### 27. nowa Starowiślna

- należy wprowadzić więcej zieleni.

#### 28. park linearny Dietla

- zwracano uwagę na zaśmiecenie Plant Dietlowskich,
- obecnie miejsce to jest postrzegane jako niebezpieczne ze względu na zawłaszczenie przez niektóre grupy społeczne (np. bezdomnych), konieczne jest "odczarowanie" tej przestrzeni,
- podkreślano, że dzisiejszy sposób użytkowania ulicy to zły PR dla turystycznego wizerunku Kazimierza,
- zdaniem części mieszkańców wydzielenie ścieżki rowerowej było złym pomysłem, a ulica powinna być przejezdna – ścieżki rowerowe na Dietla były dobrym pomysłem jedynie w trakcie pandemii,
- rowerzyści korzystają z chodników, co jest niebezpieczne,
- obserwowane jest zanikanie usług w parterach ulicy,
- pojawiła się sugestia, aby ścieżka rowerowa biegła w pasie zieleni.

#### 29. nowa Krakowska

- po remoncie zlikwidowano część przejść dla pieszych, a istniejące przejścia dla pieszych (oznakowanie poziome) są niewidoczne,
- zielen wprowadzona po remoncie nie jest wystarczająca,
- po przeciągającym się remoncie (oraz jako skutek pandemii) zaobserwowano zniknięcie wielu punktów usługowych,
- wybetonowanie torowiska w ramach remontu było złym pomysłem - wskazane wprowadzenie zielonego torowiska,
- zielen, która została nasadzona w ramach przebudowy, jest zbyt małych rozmiarów i nie jest wystarczająca.

#### 30. Park Kolejowy

- wskazano możliwość lokalizacji miejsc postojowych pod estakadą jako propozycję, temat ten był dyskutowany w 2019 r. i odrzucony przez mieszkańców w trakcie konsultacji,
- pod estakadą powinien być park, ale należy też wygospodarować miejsca postojowe.

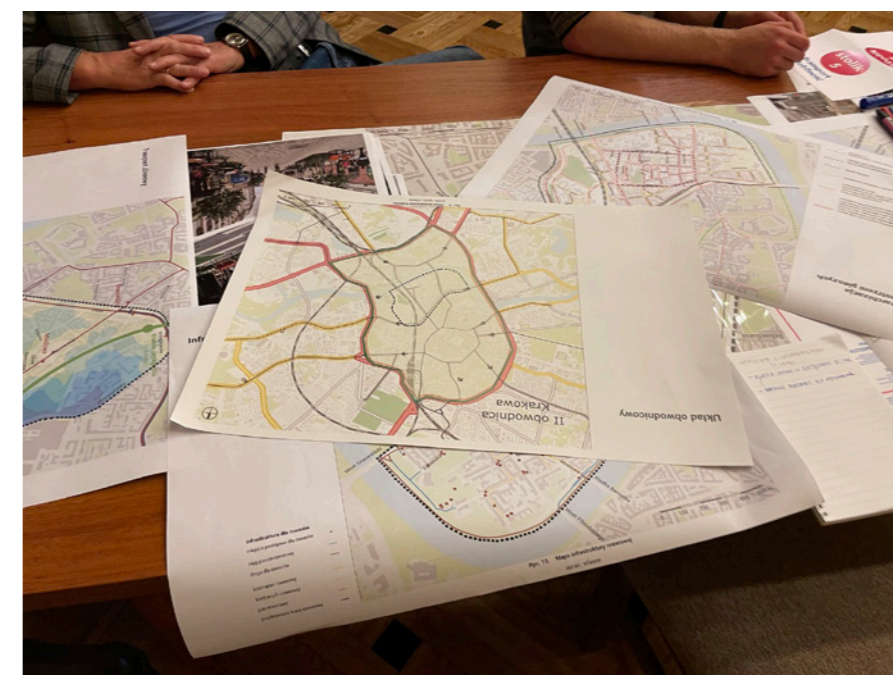
#### Kładki pieszo-rowerowe

#### 31. kładka na Ludwinów

- plany realizacji kładki budzą obawy, że zabierze ona ostatecznie mieszkalnemu skrawkowi (ul. Wietora) jego spokojniejszy charakter i na ulice szybko wprowadzą się restauracje i pojawi się hałas.

#### 32. kładka Grzegórzki

- pozytywnie oceniana dzięki zapewnieniu połączeń rowerowych.



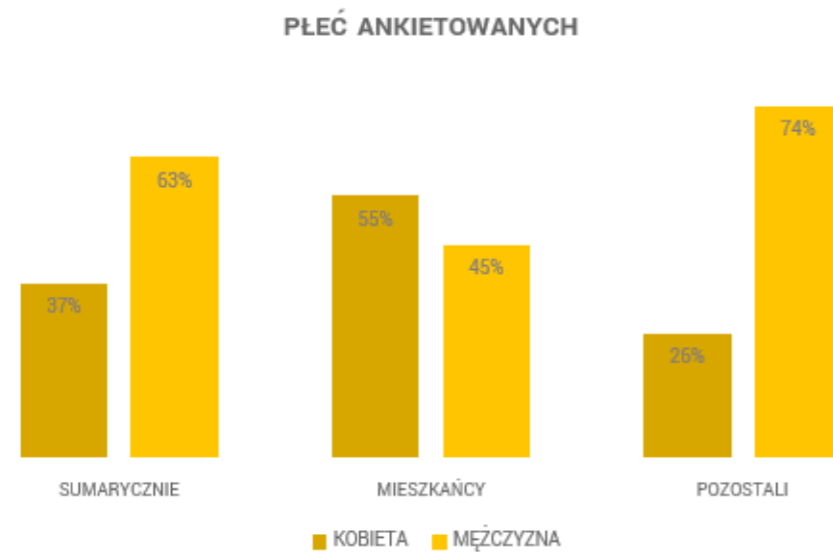
Fot. 21. Analizy z diagnozy jako pomoce na warsztatach  
fot. A2P2



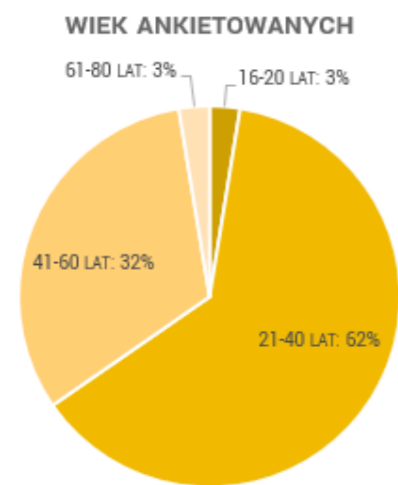
## **3 Ankiety**

## Ankieta dla mieszkańców

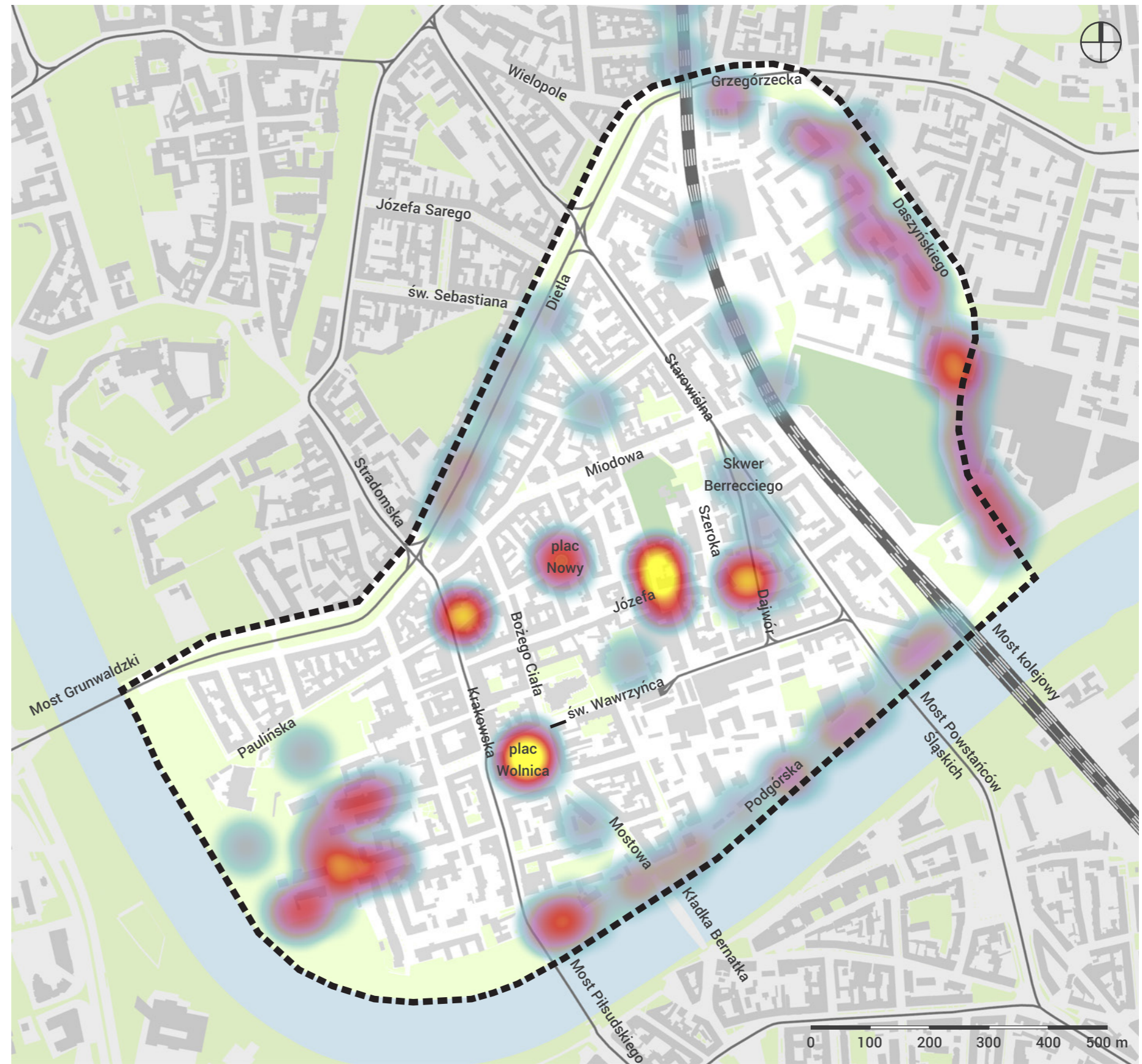
W geoankiecie wzięło udział 210 osób. 3/4 ankietowanych korzysta z usług na terenie Klimatycznego Kwartału. Więcej niż trzecią część ankietowanych stanowiły kobiety, a niecałe 2/3 mężczyźni. Na kolejnych stronach przedstawiono wyniki ankiety z powiązaniem odpowiedzi na pytania z konkretnymi punktami na mapie. Im cieplejsze kolory, tym więcej wskazań danego miejsca na mapie.



oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców



oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców



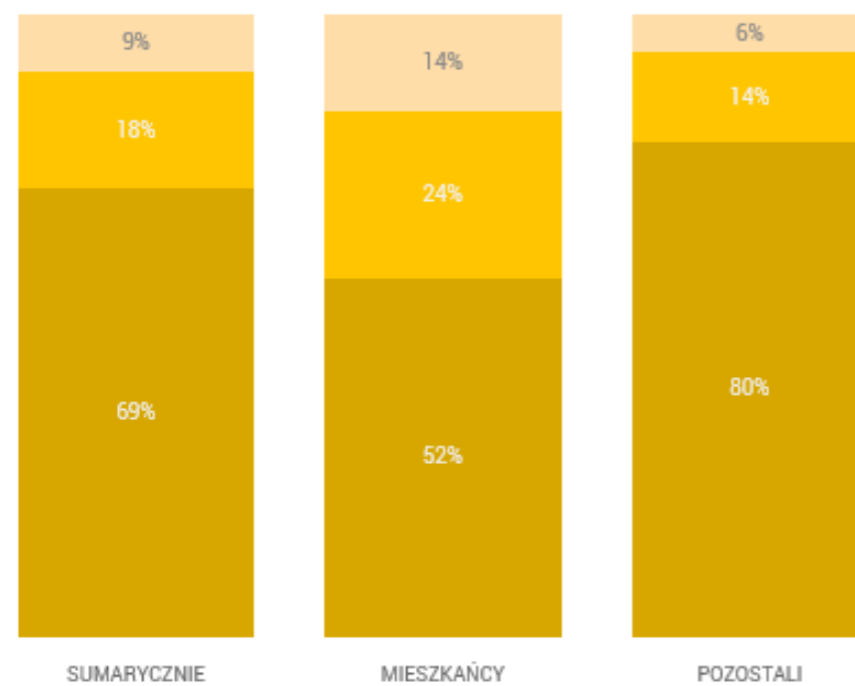
Ryc. 6. Miejsca spędzania wolnego czasu wskazane przez osoby mieszkające na obszarze KK  
oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

## Zieleń

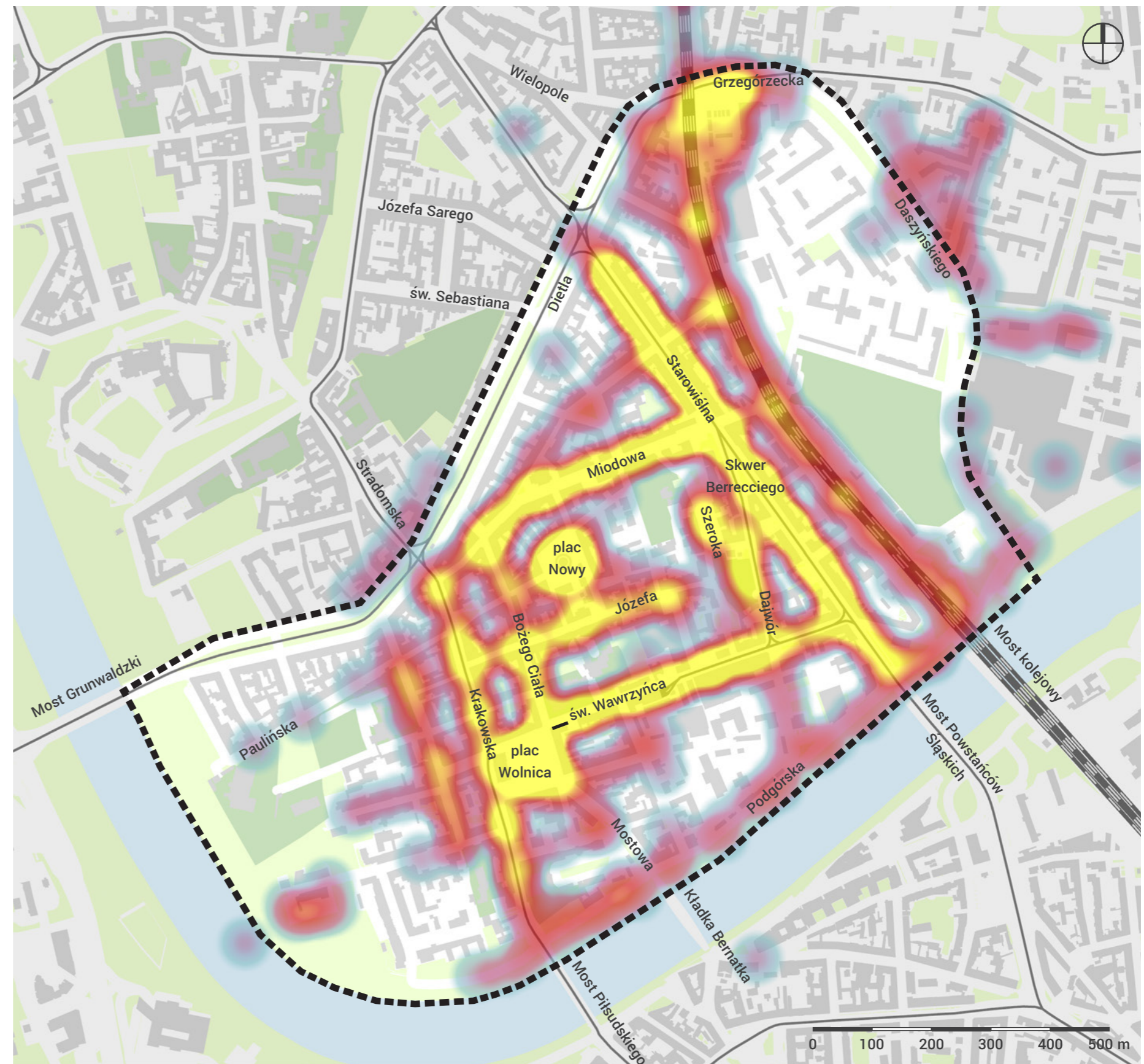
Respondenci ankiety w przeważającej większości zgadzali się ze zdaniem, że na obszarze Klimatycznego Kwartału powinno pojawić się więcej zieleni kosztem części miejsc postojowych. Mieszkańcy byli najbardziej zachowawczy, ponieważ prawie ćwierć z nich wskazała utrzymanie obecnej ilości zieleni i miejsc postojowych za dobre rozwiązanie. Mieszkańcy też byli ponad dwa razy bardziej skłonni do popierania stanowiska o zastąpieniu zieleni miejscami postojowymi.

W pytaniu z możliwością wskazania punktu na mapie odpowiedzi kształtują się w widoczne potrzeby użytkowników. W ocenie ankietowanych zieleni brakuje szczególnie w centrum obszaru, wzdłuż głównych ulic i na placach. Zauważyć można też tereny, które już są zielone - zachodnią część obszaru, okolice ul. Dietla oraz tereny osiedla mieszkaniowego pomiędzy trasą kolejową a aleją Daszyńskiego.

- W KK POWINNO POWSTAĆ WIĘCEJ MIEJSC POSTOJOWYCH KOSZTEM CZĘŚCI ZIELENI
- W KK POWINNA ZOSTAĆ OBECNA ILOŚĆ ZIELENI I LICZBA MIEJSC POSTOJOWYCH
- W KK POWINNO POWSTAĆ WIĘCEJ ZIELENI KOSZTEM CZĘŚCI MIEJSC POSTOJOWYCH



oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

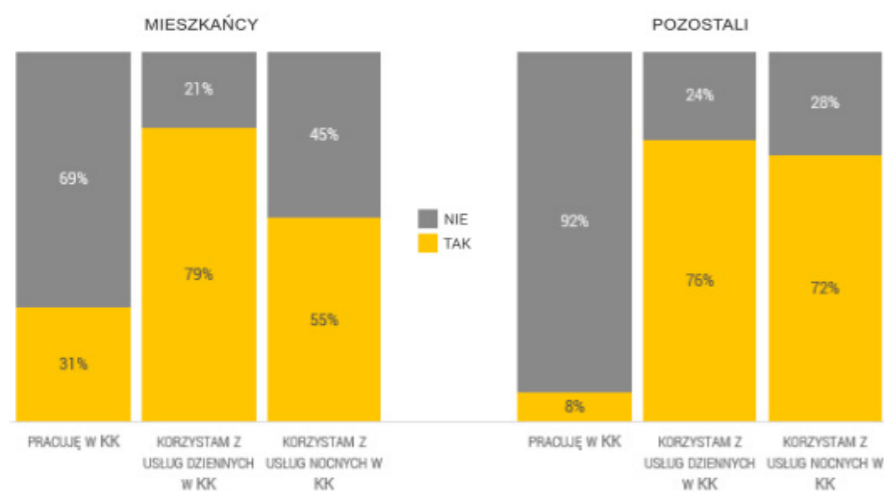


Ryc. 7. Wskazywane miejsca, w których brakuje zieleni  
oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

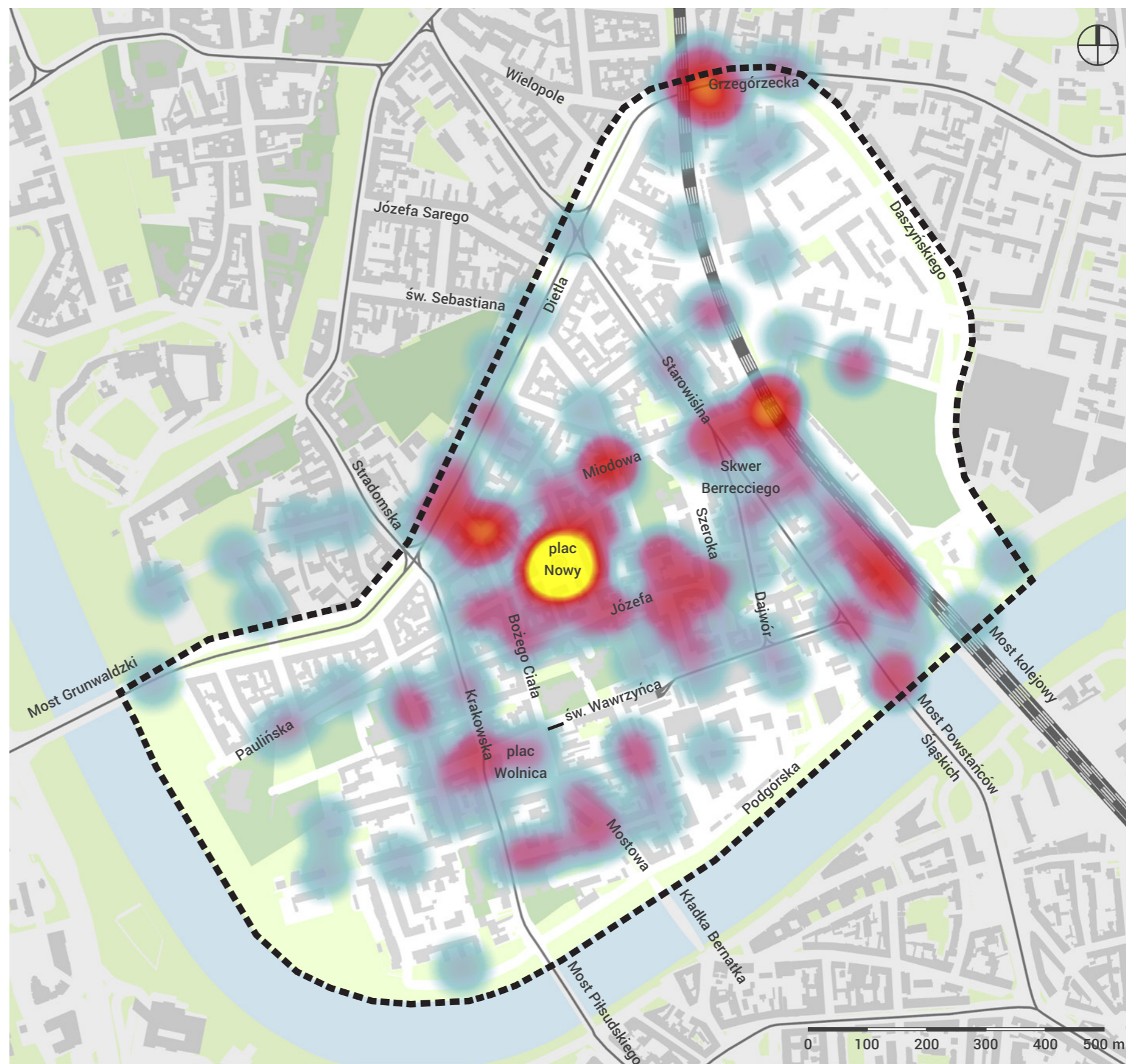
## Bezpieczeństwo

36% ankietowanych mieszka na badanym terenie, a 2% respondentów posiada własne mieszkanie w obrębie Kwartału. 64% ankietowanych korzysta z oferty wieczorowej (rozrywka, imprezy) na terenie Klimatycznego Kwartału. Wśród ankietowanych osób - 16% pracuje na terenie Klimatycznego Kwartału, z których 5% są członkami NGO działających w obszarze lub w tematyce Klimatycznego Kwartału. 2% uczestników badania to członkowie instytucji działających w obszarze Klimatycznego Kwartału. Więcej mieszkańców (31% z nich) pracuje w obrębie Kwartału niż pozostałych ankietowanych osób (tylko 8%). Osoby mieszkające na terenie KK oraz poza nim podobnie często korzystają z usług dziennych na jego terenie (79% i 76% osób), za to z usług nocnych bardziej korzystają osoby spoza obszaru (72% i 55%).

Na pytanie o wskazanie miejsc o niskim poczuciu bezpieczeństwa zebrano wiele odpowiedzi, z których wybija się plac Nowy. Przeważająca tam funkcja rozrywkowa, która została ulokowana w ciasnych przestrzeniach placu oraz obecność osób pod wpływem alkoholu negatywnie wpływa na poczucie bezpieczeństwa. Wśród innych często wskazywanych miejsc są m.in. tunel pod torami na ulicy Miodowej, plac przed Halą Targową oraz skrzyżowanie ulic Miodowej i Bożego Ciała.



oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców



Ryc. 8. Wskazania miejsc o niskim poczuciu bezpieczeństwa  
oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

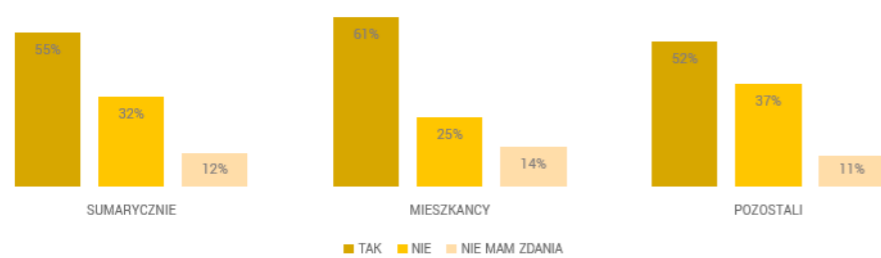
## Hałas

Na pytanie o przeznaczenie miejsc postojowych na terenie Kwartału ponad połowa ankieterowanych zgodziła się, że powinny być one zarezerwowane dla mieszkańców. Osoby spoza obszaru jednak częściej wskazywały na przeciwne rozwiązanie.

Przy wskazywaniu miejsc o wysokim poziomie hałasu na mapie najbardziej widoczna jest centralna część obszaru - plac Nowy z otaczającymi go ulicami Józefa, Miodową i Bożego Ciała oraz plac Wolnica. Pokrywa się to z rozmieszczeniem lokali oferujących wieczorną i nocną rozrywkę.

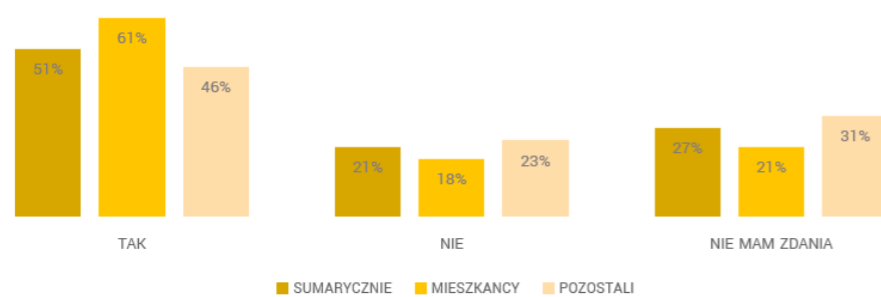
Połowa uczestników ankiety uważa, że na obszarze brakuje informacji o historii dzielnicy, szczególnie zgadzają się z tym mieszkańcy.

CZY NA OBSZARZE MIEJSCA POSTOJOWE POWINNY BYĆ PRZEZNACZONE JEDYNIEMU DLA MIESZKAŃCÓW, A NIE DLA "PRZYJEZDNYCH" (TURYSTÓW, KORZYSTAJĄCYCH Z USŁUG)?

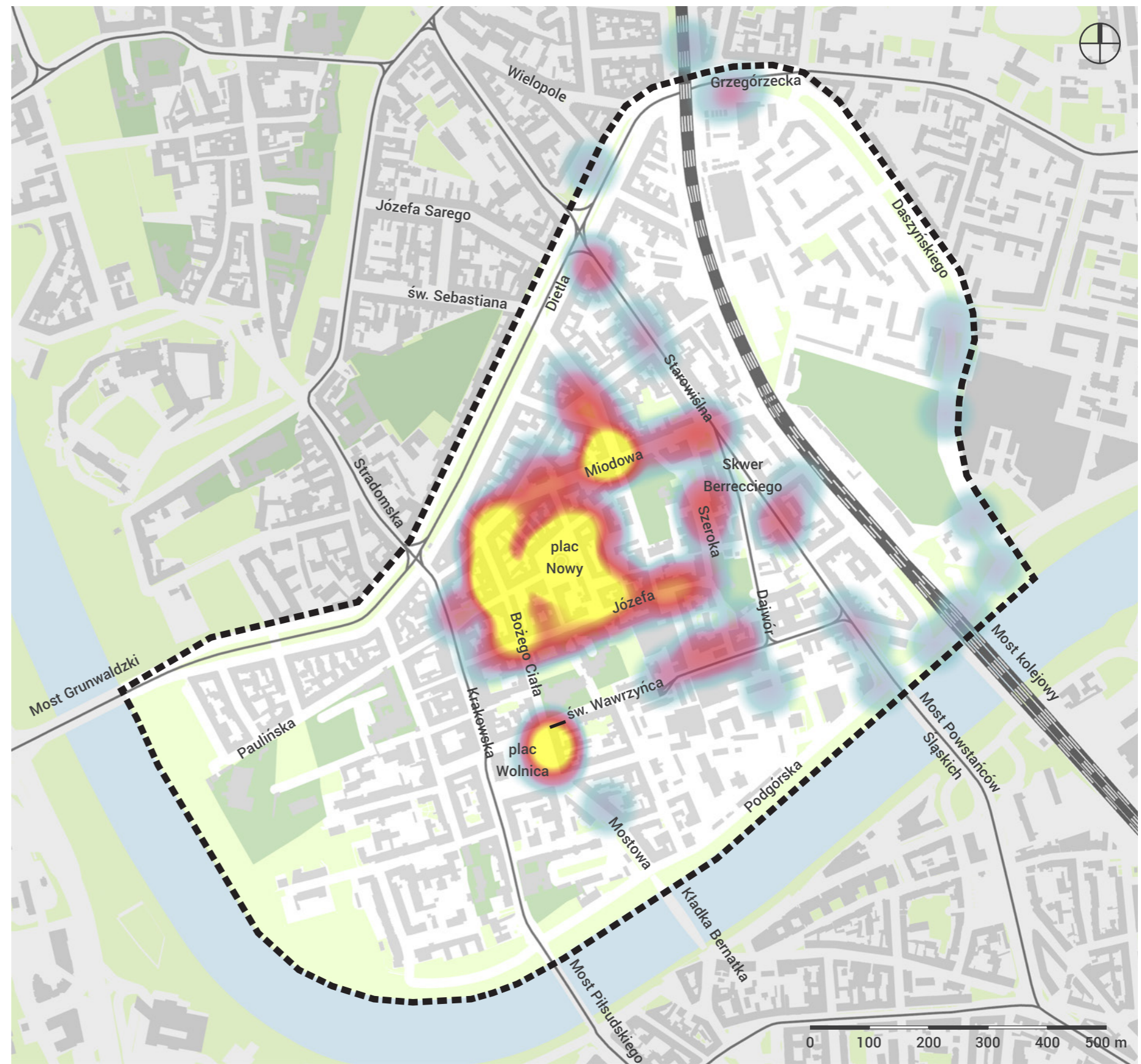


oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

CZY NA OBSZARZE BRAKUJE INFORMACJI O HISTORII DZIELNICY (NP. TABLIC INFORMACYJNYCH NA ELEWACJACH, INFORMACJI W PRZESTRZENI, MAKIET, ITP.)?



oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców



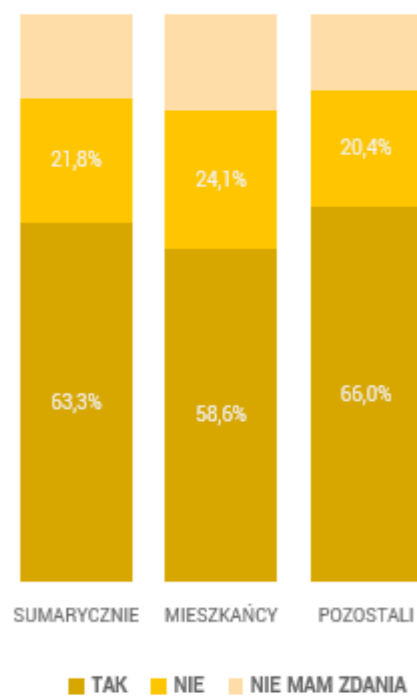
Ryc. 9. Wskazania miejsc w wysokim poziomie hałasu  
oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

## Przyjemność odczuwana w przestrzeni KK

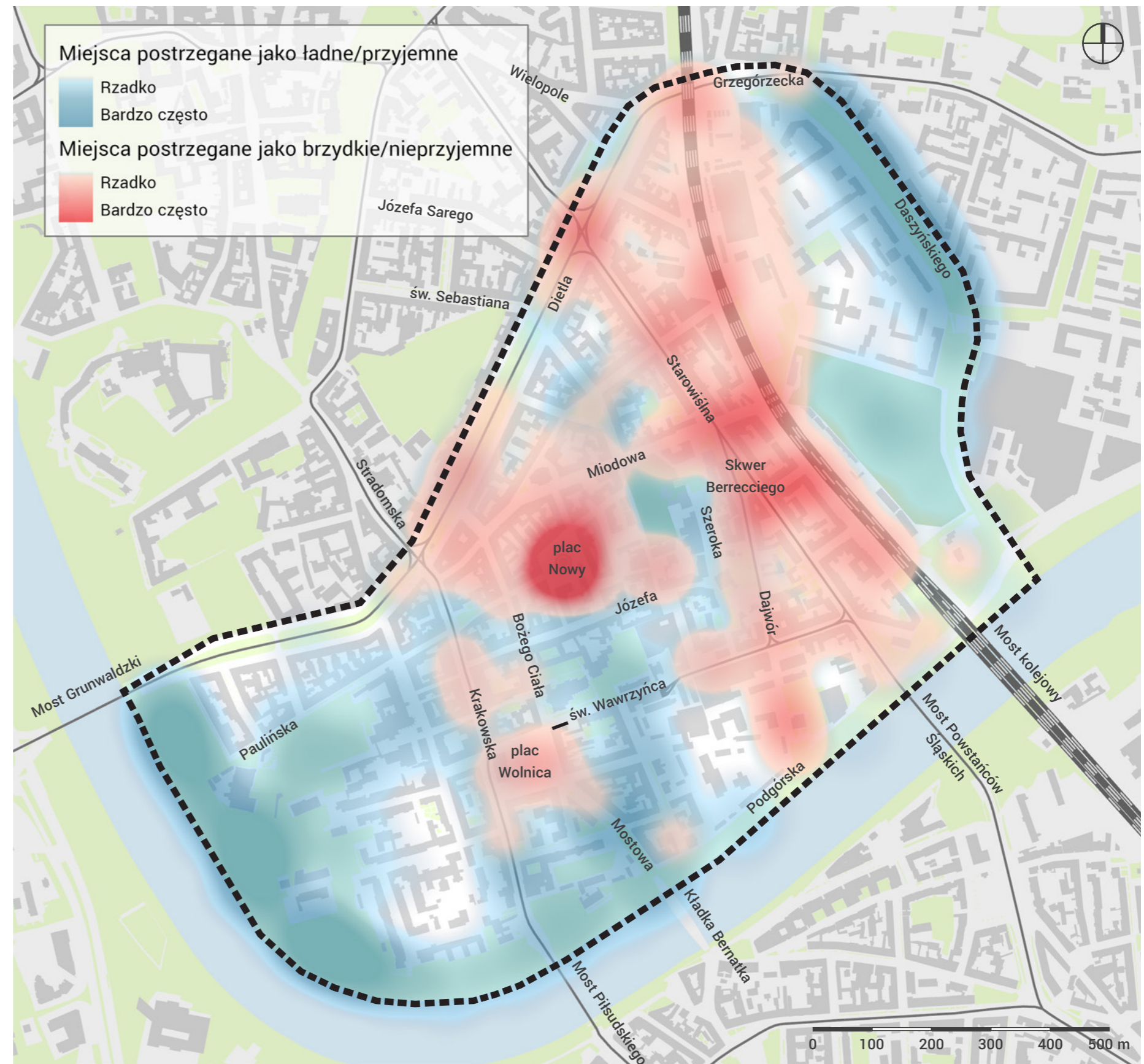
63% ankietowanych zgadza się ze stwierdzeniem, że na obszarze Klimatycznego Kwartału można żyć bez posiadania samochodu. Liczba przeciwnych odpowiedzi była większa w grupie mieszkańców (24%).

Na mapie obok pokazano schematycznie częstotliwość wskazań na miejsca określone jako brzydkie lub nieprzyjemne (kolorem czerwonym) oraz ładne lub przyjemne (kolorem niebieskim). Jako przyjemne i ładne najczęściej wskazywano Bulwary Wiślane i aleję Daszyńskiego. Przyjemne są również okolice ulicy Paulińskiej, Mostowej i Wawrzyńca. Najbardziej nieprzyjemnym miejscem okazał się być plac Nowy. Kolejno wskazywano skrzyżowania Starowiślnej z Miodową, Rzeszowską i Dietla.

NA OBSZARZE MOŻNA ŻYĆ BEZ SAMOCHODU



oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców



Ryc. 10. Częstotliwość wskazań na miejsca przyjemne i nieprzyjemne  
oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

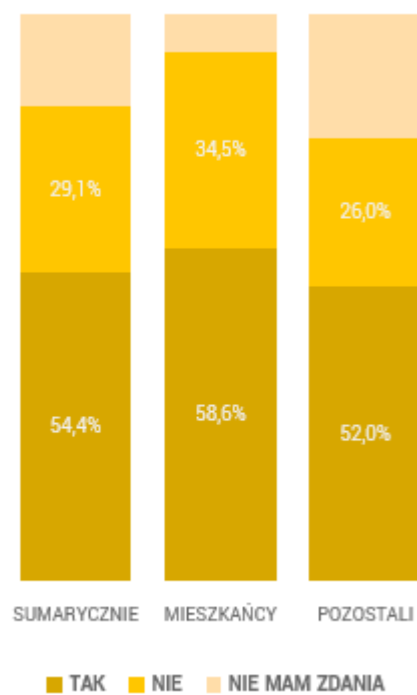


## Ławki i spacery

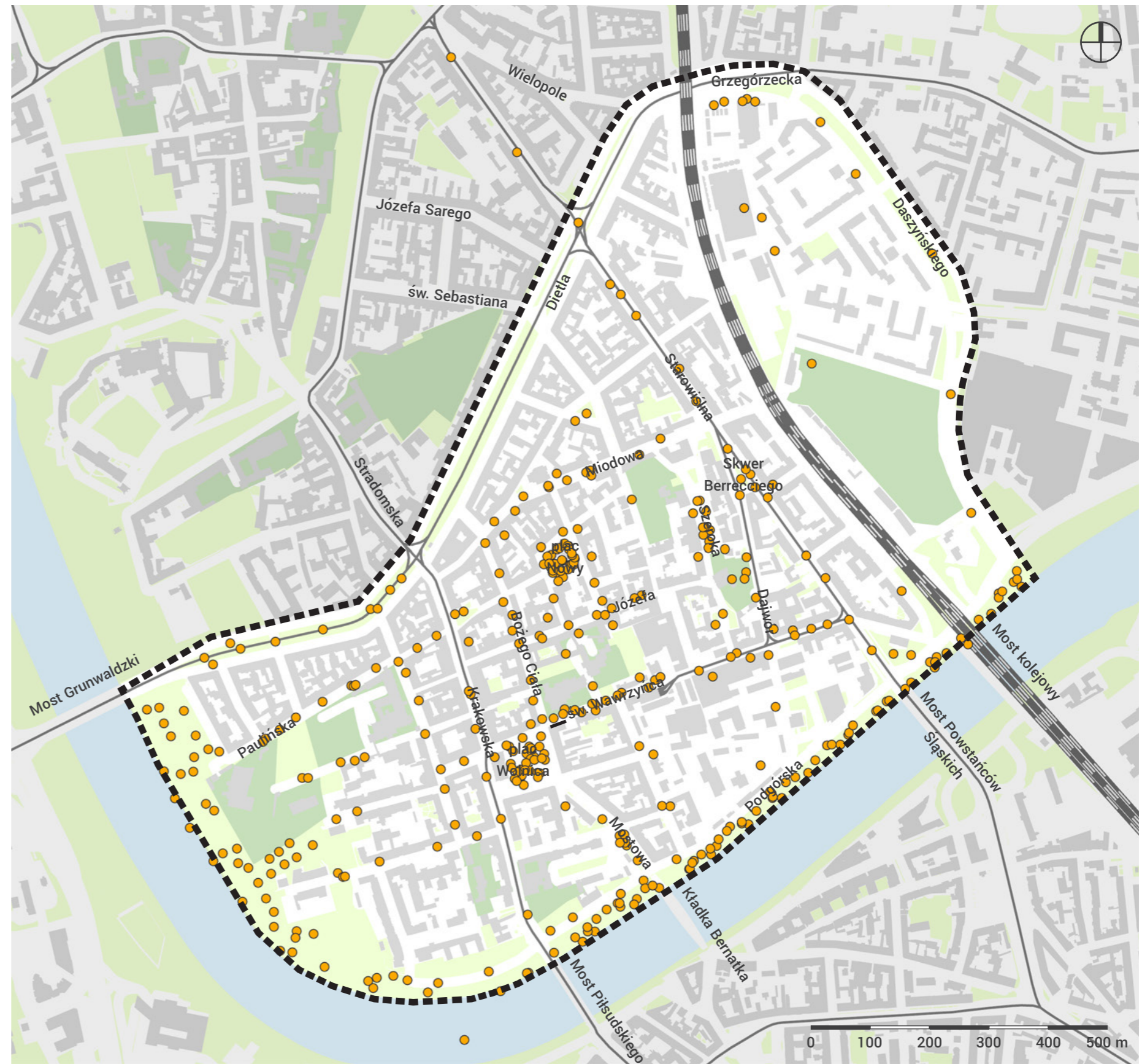
Ponad połowa ankietowanych zgodziła się ze stwierdzeniem, że poruszanie się pieszo na obszarze Klimatycznego Kwartału jest wygodne i bezpieczne. Bardziej skłonni do zdecydowanej opinii w tym zakresie byli mieszkańcy - zarówno zgodzali, jak i nie zgodzali się częściej niż osoby spoza Kwartału.

Na mapie można było wskazać miejsca, gdzie brakuje ławek. Zaznaczane w ciągach i równych odstępach miejsca pokazują, na których ulicach brak ławek jest najbardziej dotkliwy. Nawięcej ławek zostało wskazanych na placach Wolnica i Nowym oraz na Bulwarach Wiślanych. Wiele osób widziało by ławki też na ulicy Szerokiej, na skwerze Berrecciego i ulicach Wawrzyńca i Mostowej.

NA OBSZARZE PORUSZANIE SIĘ PIESZO JEST WYGODNE I BEZPIECZNE



oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

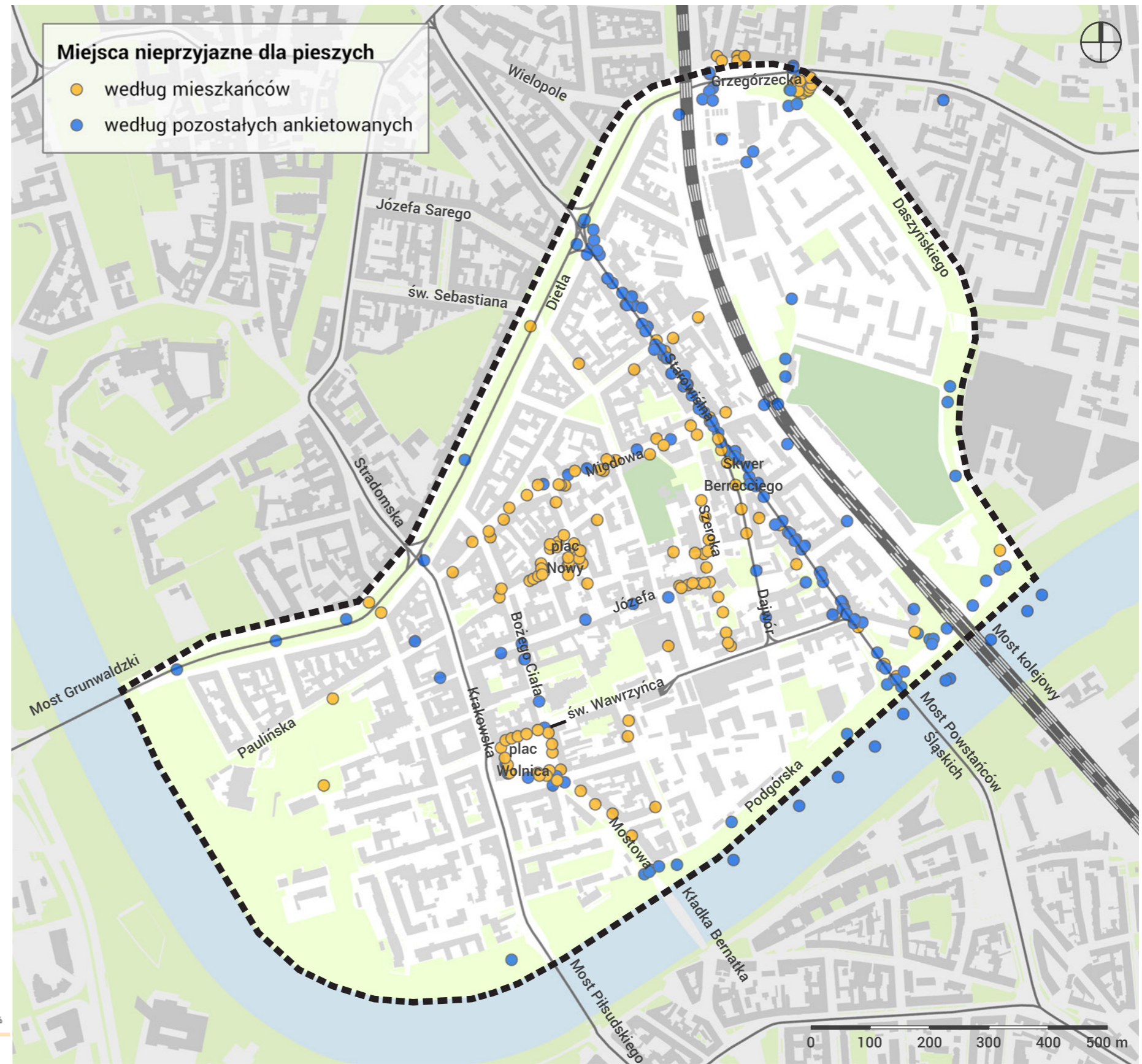


Ryc. 11. Wskazania miejsc, gdzie brakuje ławek  
oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

## Poruszanie się pieszo

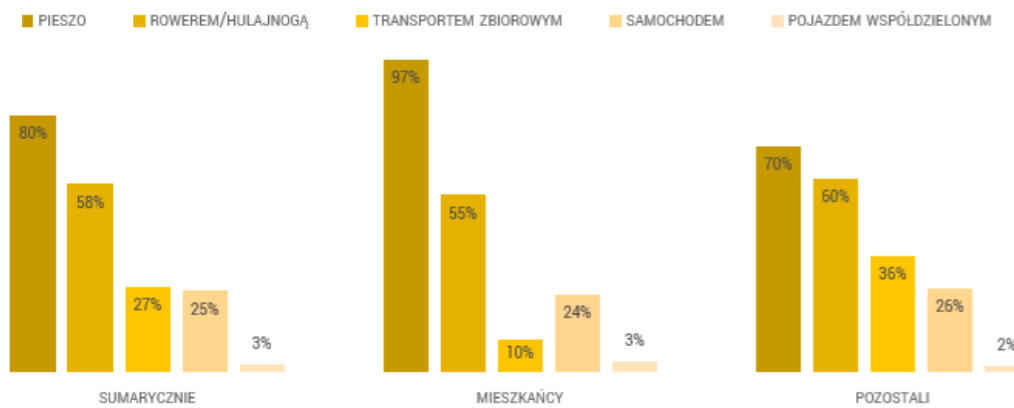
Najbardziej popularnym sposobem przemieszczania się w obszarze Klimatycznego Kwartału jest spacer. Pieszko chodzi 97% mieszkańców i 70% pozostałych ankietowanych. Drugą najczęściej wybraną opcją był rower lub hulajnoga, z których korzysta więcej osób spoza obszaru, podobnie jak z transportu zbiorowego. Mieszkańcy i pozostali ankietowani w podobnym stopniu korzystają z samochodu na konsultowanym obszarze (25% ankietowanych).

Na mapie obszaru można było zaznaczyć miejsca nieprzyjazne dla pieszych. Najwięcej wskazań otrzymała ulica Starowiślna i Miodowa oraz place Nowy i Wolnica. Zaznaczano też przejścia dla pieszych w rejonie placu Grzegorzecznego. Widoczna jest różnica we wskazaniach mieszkańców i pozostałych osób. Mieszkańcy wybierali plac Nowy, plac Wolnica oraz ulice Szeroką i Miodową, a osoby spoza obszaru koncentrowały swoje wskazania na ulicy Starowiślniej.



Ryc. 12. Wskazania miejsc nieprzyjaznych pieszym  
oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

### DWA NAJCZĘŚCIEJ WYKORZYSTYWANE SPOSOBY PRZEMIESZCZANIA SIĘ W OBSZARZE KK

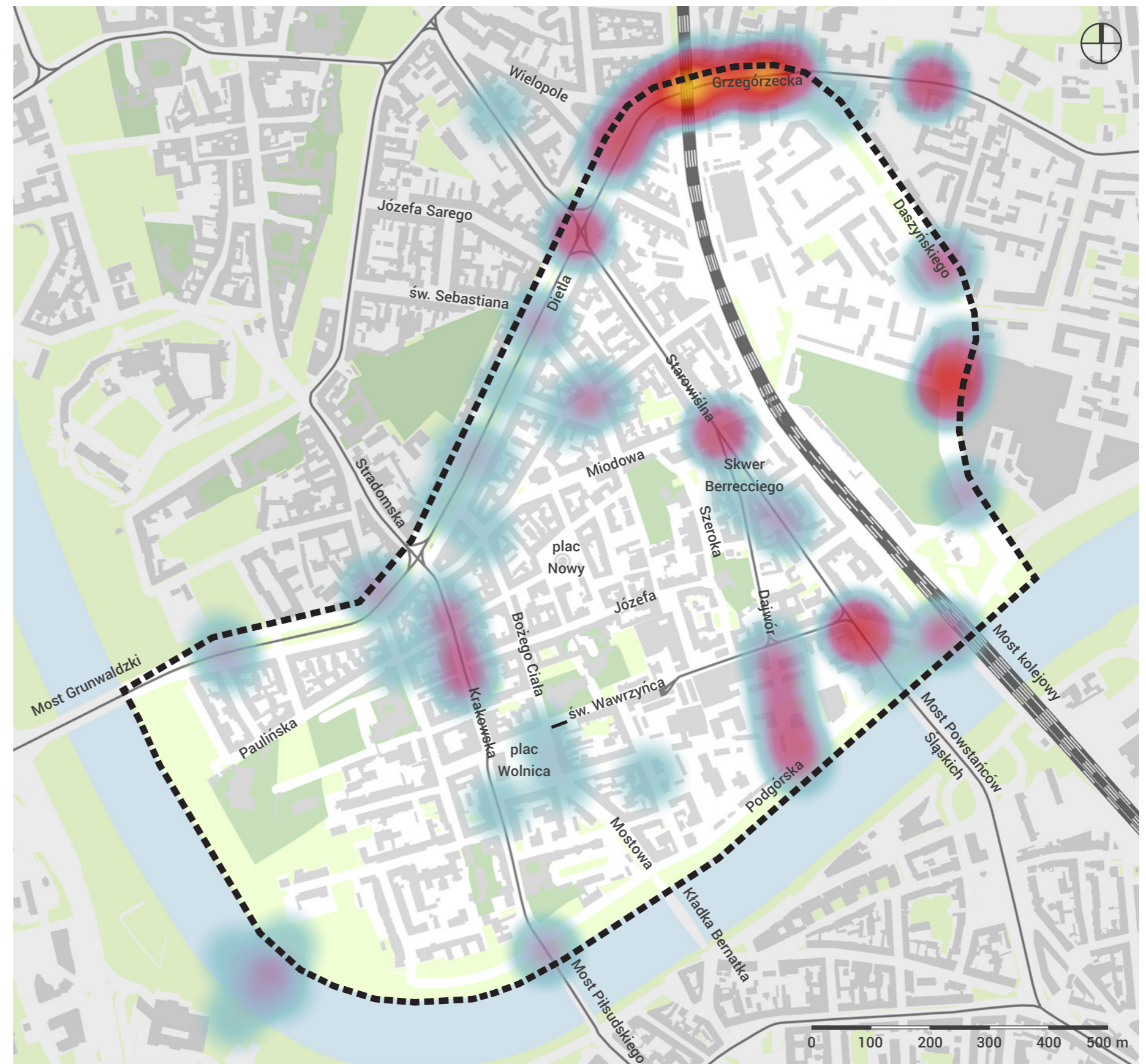


oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

## Przejścia dla pieszych

Na mapie można było wskazać miejsca, w których powinny zostać wyznaczone przejścia dla pieszych. Najwięcej wskazań zebrały okolice placu Grzegórzeckiego - na obszarze od ulicy Wielopole aż do skrzyżowania Grzegórzeckiej z Łazarza i Metalowców. Ankietowani chętnie widzieliby nowe przejścia dla pieszych również przy Galerii Kazimierz, na skrzyżowaniu ulic Wawrzyńca i Starowiśniej i na skwerze Berrecciego.

Wskazano również przejście dla pieszych rozumiane jako możliwość przechodzenia pieszo przez niedostępny obecnie teren pomiędzy ulicą Dajwór a Podgórką. W wyniku prac budowlanych i wygrodzenia dwóch osobnych terenów dla PGNiG i Tauron została zamknięta możliwość przejścia bezpośrednio z ulicy Dajwór na Podgórką.



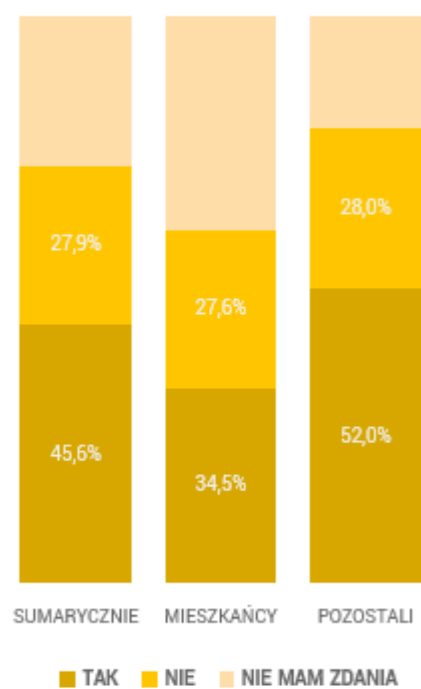
Ryc. 13. Wskazania miejsc, gdzie powinny być wyznaczone przejścia dla pieszych  
oprac. własne na podstawie geankiety dla mieszkańców

## Punkty usługowe

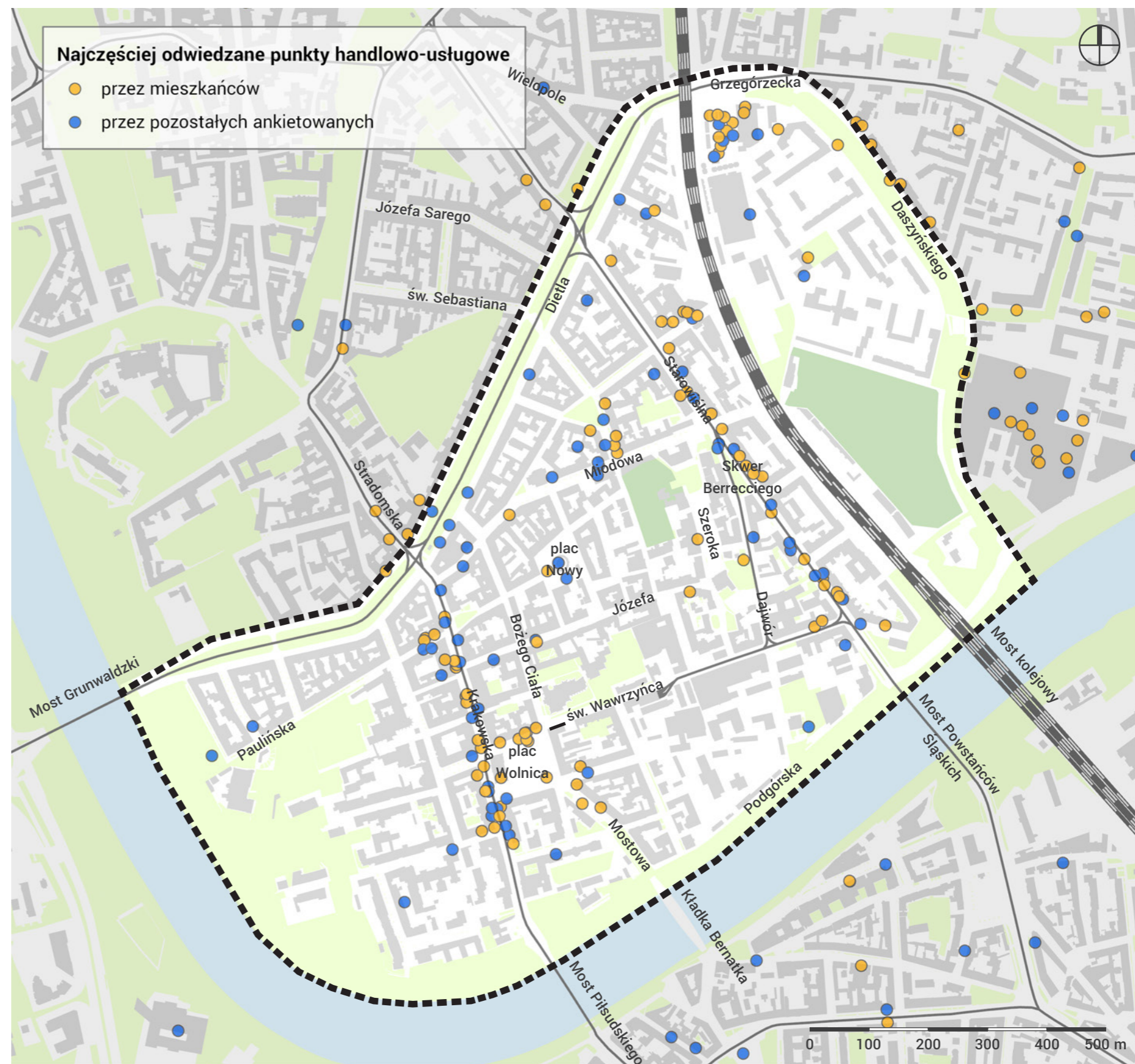
Ze stwierdzeniem, że poruszanie się rowerem po obszarze Klimatycznego Kwartału jest wygodne i bezpieczne, zgodziła się mniej niż połowa ankietowanych. Mieszkańcy zgadzali się z nim rzadziej (34%) niż osoby spoza Kwartału (52%). Około 28% wszystkich badanych, zarówno mieszkańców, jak i pozostałych uczestników ankiety, nie zgodziło się z podanym stwierdzeniem. Pozostała część nie miała zdania w tej kwestii.

W ankiecie można było wskazać najczęściej odwiedzane punkty handlowe i usługowe na terenie Klimatycznego Kwartału. Wymieniano najczęściej ulice Starowiślną i Krakowską, Halę Targową oraz Galerię Kazimierz. Mieszkańcy korzystają bardziej z usług przy placu Wolnica i na Hali Targowej. Osoby spoza obszaru odwiedzają ulicę Krakowską oraz okolice ulicy Miodowej.

NA OBSZARZE PORUSZANIE SIĘ ROWEREM JEST WYGODNE I BEZPIECZNE



oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców



Ryc. 14. Punkty handlowo-usługowe wskazywane w ankiecie  
oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

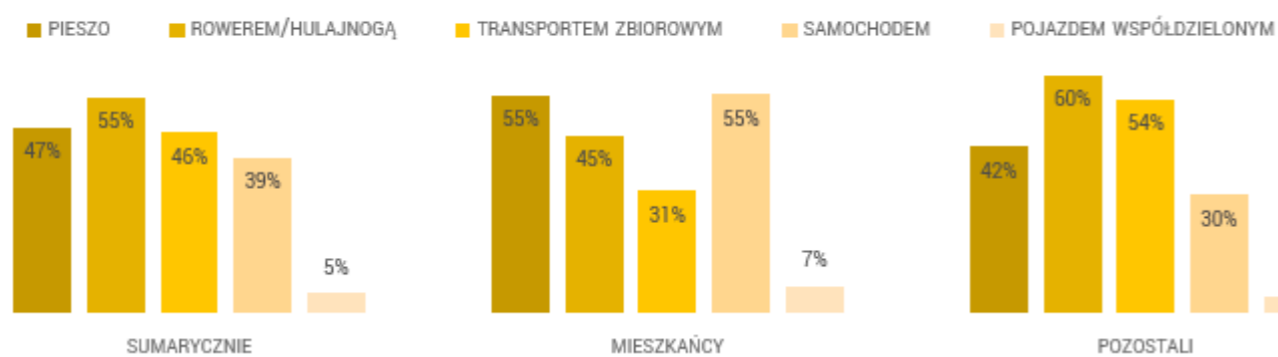
## Transport i mobilność

Jako środek transportu w drodze do lub z obszaru najczęściej wskazywano rower lub hulajnogę. Wśród mieszkańców popularniejszy był jednak spacer i samochód. Pozostali ankietowani poruszają się najczęściej rowerem lub hulajnogą oraz transportem zbiorowym.

Mieszkańcy wskazywali, że na obszarze Klimatycznego Kwartału najbardziej brakuje usług rzemiosła, lokalnych sklepów spożywczych i ośrodków zdrowia. Osobom spoza obszaru najbardziej brakuje lokalnych sklepów spożywczych, instytucji kulturalnych i ośrodków zdrowia. Najrzadziej wskazywano szkoły podstawowe, punkty pocztowe i przedszkola oraz żłobki.

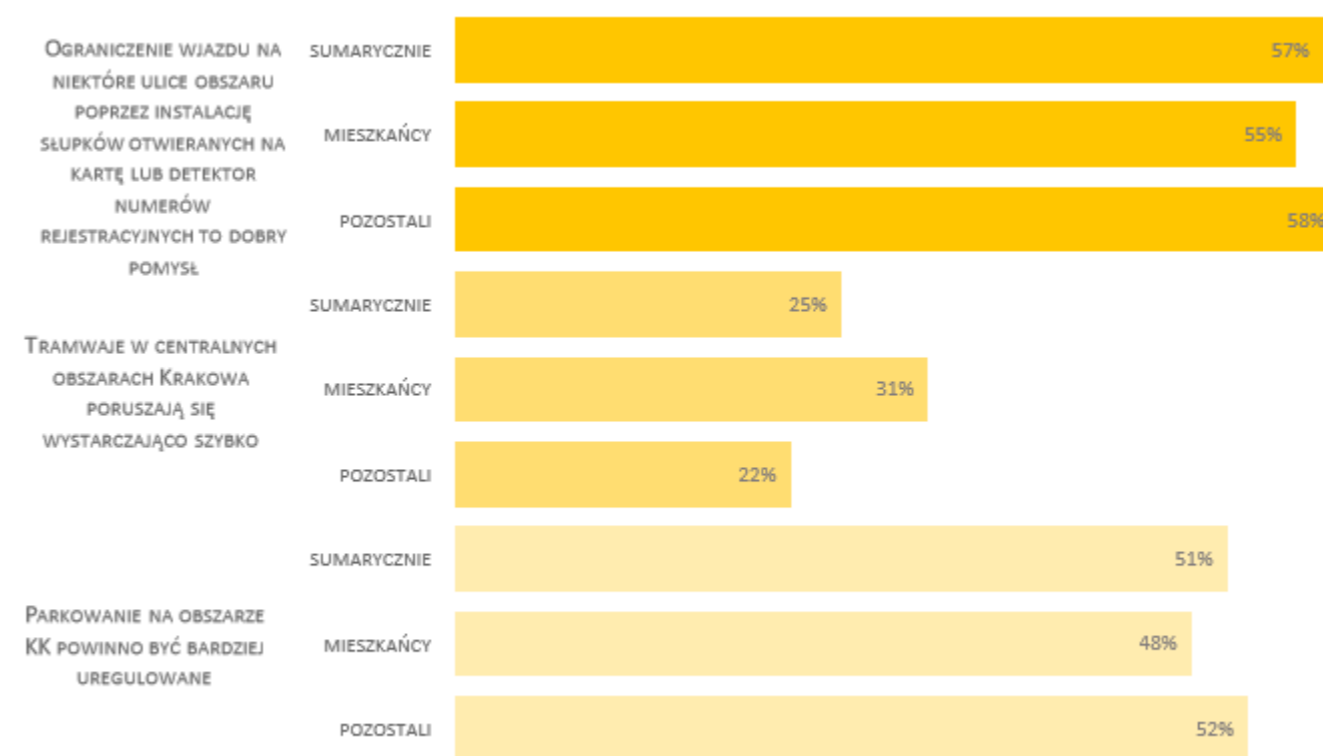
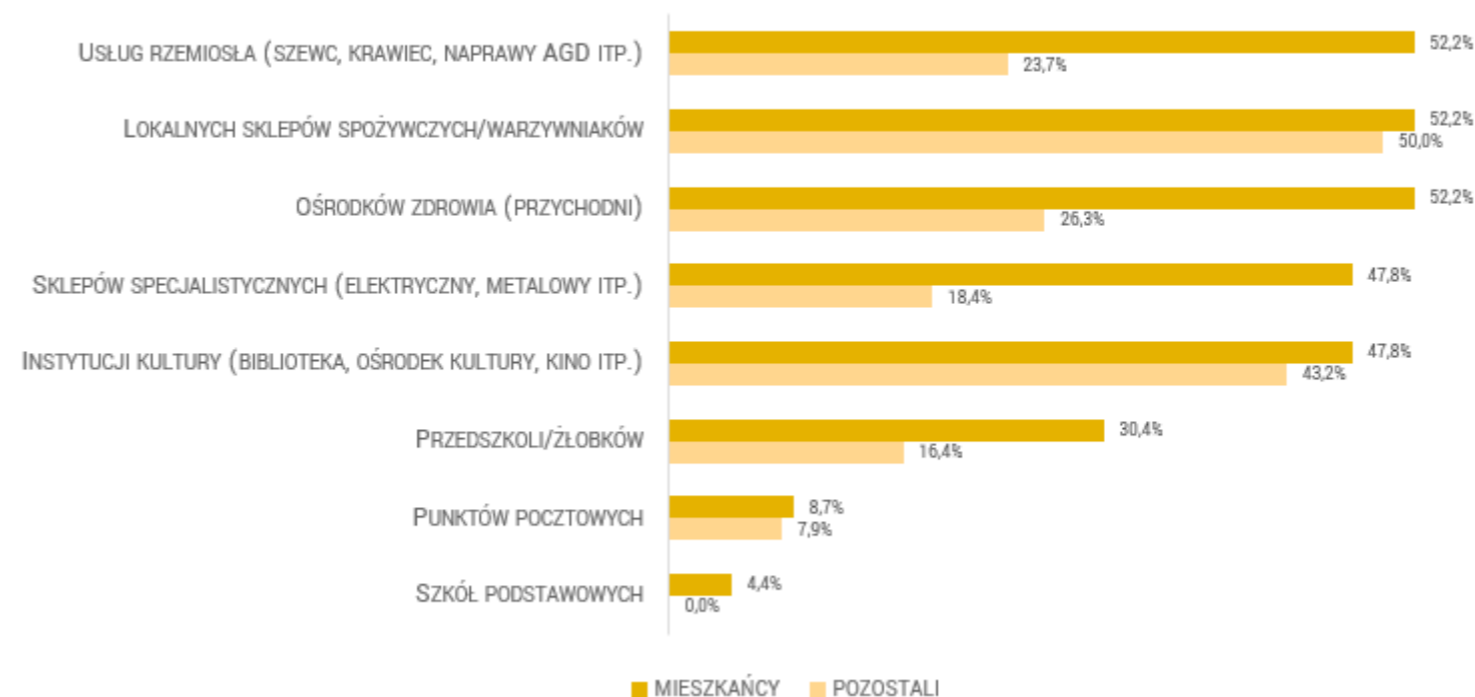
Na wykresie po prawej stronie poniżej pokazano procent osób, które zgadzają się z podanym po lewej stronie stwierdzeniem. Najwięcej osób zgadza się z pomysłem fizycznego ograniczenia wjazdu na niektóre ulice. Około połowy respondentów zgodziło się z tezą, że parkowanie na obszarze KK powinno być bardziej uregulowane. Tylko 25% osób twierdziła, że tramwaje w centralnych obszarach Krakowa poruszają się wystarczająco szybko.

### DWA NAJCZĘŚCIEJ WYKORZYSTYWANE SPOSOBY PRZEMIESZCZANIA SIĘ W DRODZE Z/DO KK



oprac. własne na podstawie geoankiety dla mieszkańców

### JAKICH USŁUG „DLA MIESZKAŃCÓW” BRAKUJE NA OBSZARZE?



## Ankieta dla przedsiębiorców

Najaktywniejszą grupą biorącą udział w konsultacjach dla przedsiębiorców były osoby z długim stażem prowadzenia działalności gospodarczej. W trakcie rozmów prowadzonych podczas odwiedzin lokali usługowych poruszano tematy odnoszące się bezpośrednio do zagadnienia Klimatycznego Kwartału, jak również pokrewne, lecz wykraczające poza zakres projektu. Część uwag odnosiła się do aspektów prowadzenia działalności gospodarczej w zaistniałych warunkach oraz zastrzeżeń co do polityki miasta wobec przedsiębiorców. Uwagi zostały posegregowane tematycznie na podstawie notatek prowadzonych w trakcie rozmów i odnotowanych w formularzach ankietowych. Łącznie zebrano 14 ankiet elektronicznych i 26 papierowych.

### Prowadzenie działalności gospodarczej

#### OGÓLNE STANOWISKO:

Wśród przedsiębiorców dominuje przekonanie o wykluczaniu i ignorowaniu ich przez osoby odpowiedzialne za decyzje w Urzędzie Miasta, także w kwestiach, które bezpośrednio dotyczą tego sektora. Rozmówcy wskazują na brak partnerstwa w rozmowach i deprecjonowanie pomysłów i argumentów wysuwanych z ich strony. Nie rozumieją dlaczego urzędnicy nie tworzą z nimi partnerskiej relacji, widząc jednocześnie swój wkład w tworzeniu dochodu miasta. Postrzegają się również jako sektor atrakcyjny dla wielu użytkowników miasta, tak

mieszkańców, jak i turystów, ze świadomością bycia ważnym elementem miasta („same zabytki i ulice nie przyciągają mieszkańców i turystów”), a tym samym cennym w kreowaniu marki Krakowa. Dostrzegalny jest wyraźny podział na przedsiębiorców, których główną klientelę stanowią mieszkańcy miasta oraz tych, których działalność opiera się na ruchu turystycznym. Warto wskazać, że największą inicjatywę w konsultacjach wykazała pierwsza grupa.

### CZYNNIKI WPLYWAJĄCE NA DZIAŁALNOŚĆ GOSPODARCZĄ:

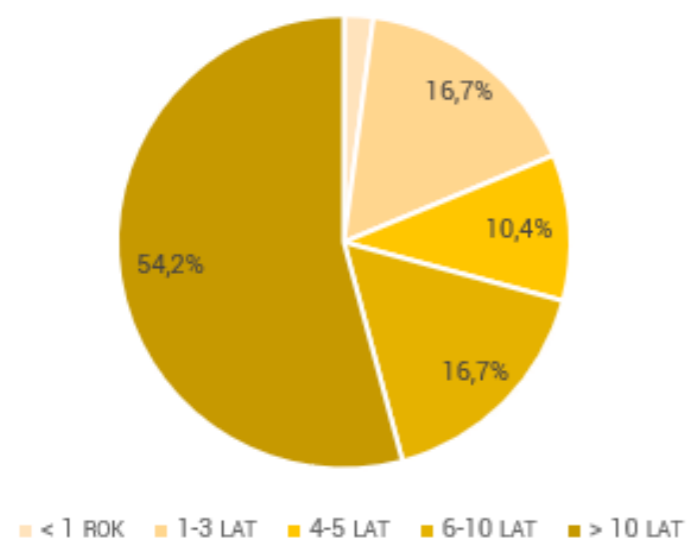
Powołując się na doświadczenie przebudowy ul. Krakowskiej i pandemii koronawirusa przedsiębiorcy wskazali na uzależnienie usług przede wszystkim od mieszkańców miasta oraz strefy metropolitalnej. Nieco innego zdania byli przedstawiciele większych usług gastronomicznych, wskazujący, że znaczną część przychodów zawdzięczają turystom. Ta rozbieżność wpływa na rozwój grupy „turystycznej” przy jednoczesnym wypieraniu „lokalnej”. Mimo rozbieżności w profilu klientów, pojawiają się punkty zbieżne dla wszystkich przedsiębiorców.

Spośród głównych obaw dotyczących dalszej działalności gospodarczej, najczęściej wskazywano:

- odpływ klientów-mieszkańców (jako stała tendencja),
- odpływ klientów-turystów (jako efekt pandemii),
- brak możliwości dojazdu samochodem po lub w trakcie zmian organizacji ruchu,
- wysokie ceny najmu powierzchni usługowej,
- napór inwestycji dużych firm (nierówna konkurencja).

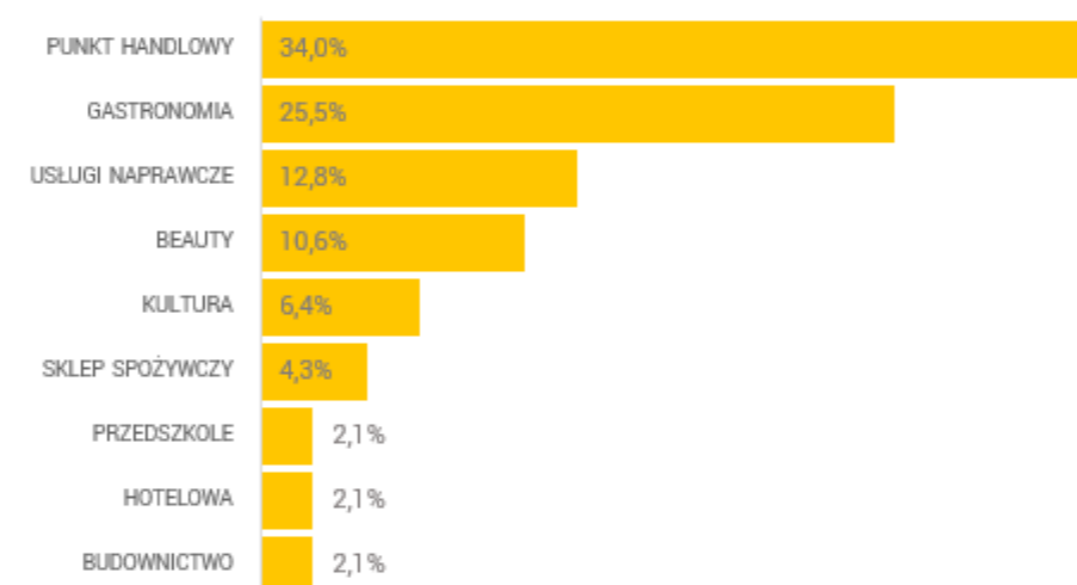
Przedsiębiorcy byli zgodni, że przed rozpoczęciem działań interwencyjnych lub rewitalizacyjnych należałoby wnikliwie przeanalizować problemy, z którymi borykają się usługodawcy w dzielnicy. Nieuwzględnienie tego kroku może w ich opinii przyczynić się do zamknięcia usług i przeniesienia interesów w inne części miasta (szczególnie tradycyjnych, rzemieślniczych usług, które są szczególnie wrażliwe na zmiany w strukturze klientów).

### CZAS PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI NA OBSZARZE KK



oprac. własne na podstawie internetowej i papierowej ankiety dla przedsiębiorców

### BRANŻA PRZEDSIĘBIORSTWA

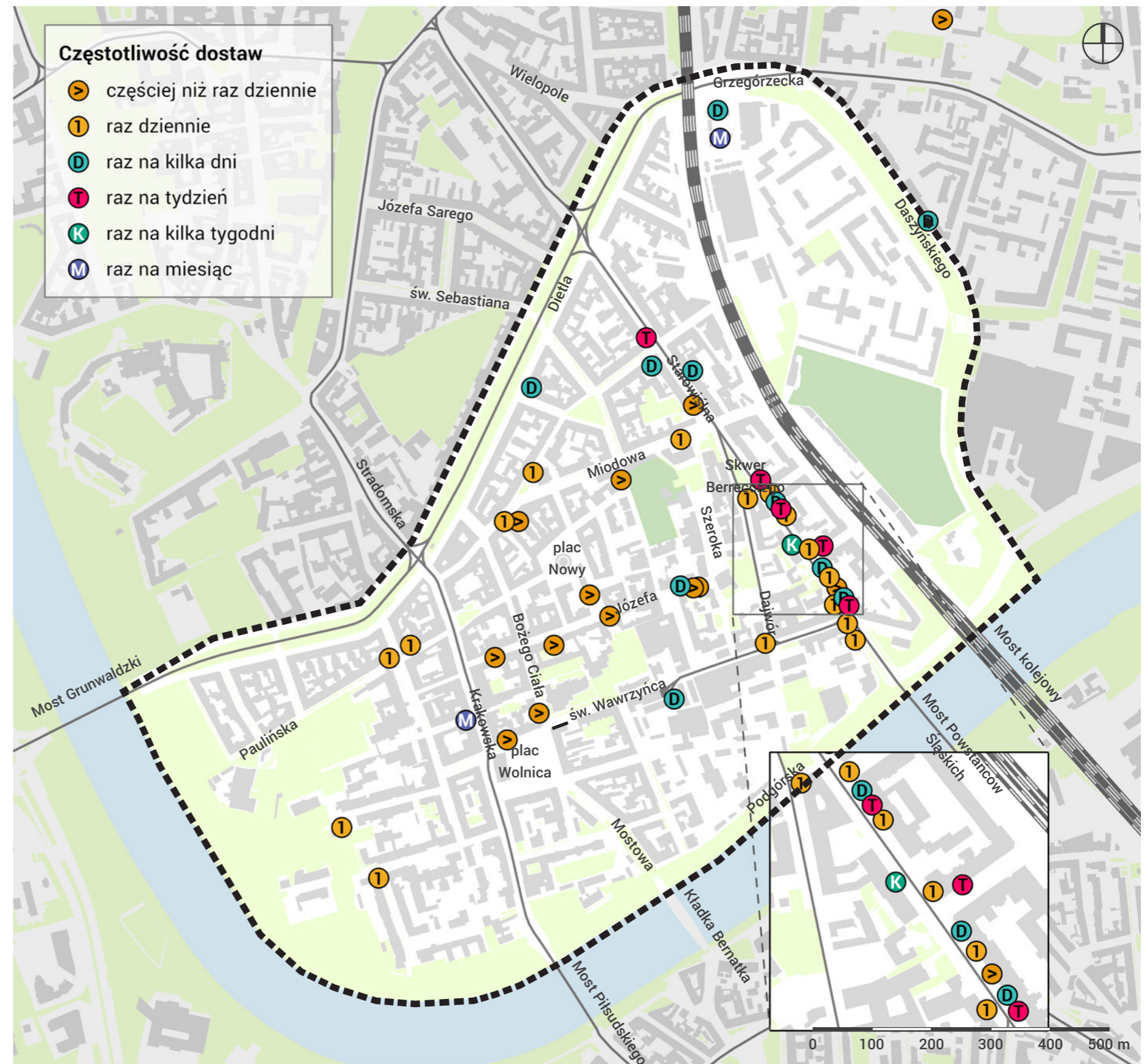


#### KLIENCI:

Przedstawiciele usług o długim stażu wskazują, że renoma pozwoliła im utrzymać się na rynku pomimo zmniejszającej się liczby stałych mieszkańców dzielnicy oraz ograniczonego w wyniku pandemii ruchu turystycznego. W opinii przedsiębiorców ich klienci to obecnie mieszkańcy całego miasta, którzy korzystają z różnych środków transportu. Przedsiębiorcy wskazywali, że stopniowe ograniczenia w ruchu samochodowym bądź postój powodują trudności w dojeździe, a niektóre oferowane przez przedsiębiorców usługi wymagają skorzystania z auta. Podkreślali, że część klientów prędzej zmieni sklep na inny, niż w radykalny sposób zmieni środek komunikacji. Wskazywali, że klienci korzystający z prywatnych samochodów rzadko zajmują miejsce dłużej niż 15-30 minut (korzystają z usługi i odjeżdżają). Część przedsiębiorców jasno wskazała, że prowadzi biznes w tym miejscu bez szansy na duży zysk, pozostając w nim ze względu na podtrzymanie „społecznej funkcji” miejsca (np. mały sklep spożywczy). Zaznaczali jednocześnie, że postępująca turystyfikacja tego obszaru może wiązać się z zanikiem sąsiedzkiej i kupieckiej społeczności. Rozwój oferty turystycznej zapewni stabilność usługom gastronomicznym w obrębie Klimatycznego Kwartału. Obecnie głównym zagrożeniem odpływu klientów-turystów jest epidemia koronawirusa.

#### DOSTAWY I ROZŁADUNEK:

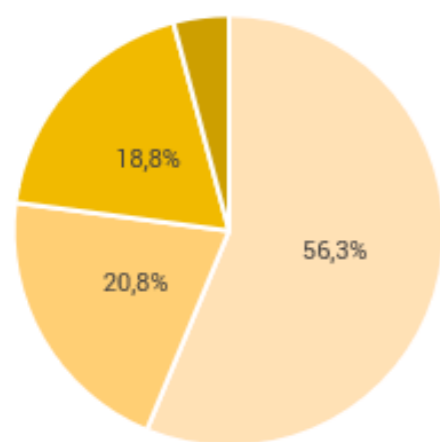
Obecny system ograniczenia pór dostaw postrzegany jest przez rozmówców jako restrykcyjny, który nie powinien podlegać dalszym ograniczeniom. Większość uczestników konsultacji wskazała na krótki czas dostaw (15-30 minut) oraz zgadzała się na oddalenie punktów rozładunkowych pod warunkiem utrzymania do nich dostępu w ciągu dnia. Ankietowani przedsiębiorcy postrzegają zakaz rozładunku towaru przed sklepem w godz. 6:00-22:00 jako zmuszanie ich do łamania obowiązujących przepisów. W ich opinii problemem jest nie tylko konieczność wcześniejszego stawienia się w miejscu pracy (np. w przypadku otwarcia przedsiębiorstwa w godz. 10:00-18:00), ale też ograniczenia firm kurierskich, które mogą nie być w stanie obsłużyć punktów w godz. 22-6:00.



Ryc. 15. Częstotliwość dostaw w lokalach usługowych  
oprac. własne na podstawie internetowej i papierowej ankiety dla przedsiębiorców

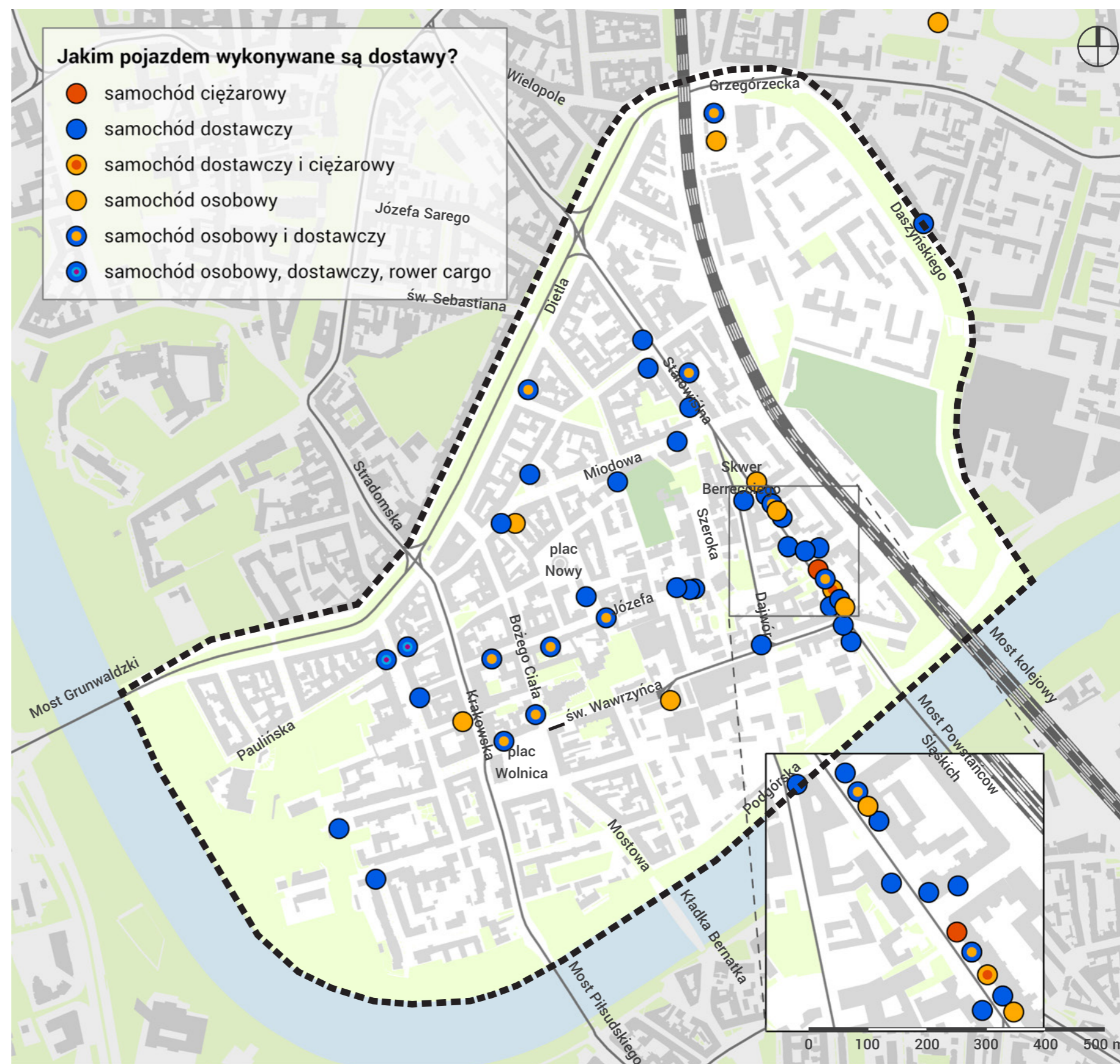
W opinii przedsiębiorców ograniczenie czasu dostaw do godz. 22:00-6:00 stanowi utrudnienie w prowadzeniu działalności, nie jest dostosowane do dotychczasowej praktyki i możliwości firm kurierskich oraz naraża przedsiębiorców na płaćenia mandatów za przyjmowanie dostaw w innych godzinach niż dopuszczone. Znaczny udział samochodów dostawczych w dowozie produktów generuje potrzebę zapewnienia im stosownego miejsca. W niektórych przypadkach, ze względu na przekrój ulicy, samochody dostawcze są zmuszone zastawić jej fragment, co nie wpływa korzystnie na płynność ruchu.

**CZAS TRWANIA DOSTAWY**



■ MNIEJ NIŻ 15 MINUT ■ 15-30 MINUT ■ WIĘCEJ NIŻ 30 MINUT ■ NIE DOTYCZY

oprac. własne na podstawie internetowej i papierowej ankiety dla przedsiębiorców



**Ryc. 16. Rodzaj pojazdu wykonującego dostawę**  
oprac. własne na podstawie internetowej i papierowej ankiety dla przedsiębiorców



Znaczna część przedsiębiorców biorących udział w konsultacjach obawia się przebudowy ul. Starowiślnej, podając jako przykład ul. Krakowską, gdzie prace znacznie się przedłużyły, a część rozmówców wskazywała na niski poziom prac wykończeniowych. Przedsiębiorcy obawiają się powtórzenia podobnego scenariusza w przypadku ul. Starowiślnej oraz niedostatecznego zabezpieczenia ich interesu, w tym przede wszystkim:

- braku jasnego planu i etapowania prac, co pozwoliłoby ograniczyć niepożądane skutki przebudowy,
- nieterminowości prowadzenia prac,
- braku alternatywnych form dostępu do lokali (jednoczesne wyłączenie dojazdu samochodem i komunikacją miejską),
- braku ulg w czynszach na czas ograniczeń w działalności,
- braku możliwości dostarczenia towaru w bliskim sąsiedztwie lokalu.

Istotny wpływ na obawy przedsiębiorców ma, wskazywany w rozmowach, brak czytelnego i spójnego przekazu dotyczącego przeprowadzanych i planowanych w sąsiedztwie inwestycji.

#### Bezpieczeństwo oraz uciążliwości

Przedsiębiorcy wskazują, że ograniczenie nielegalnego parkowania zwiększyło bezpieczeństwo poruszania się wokół lokali. Zaznaczają jednak konieczność znalezienia „złotego środka” w polityce ograniczania miejsc postojowych i zapewniania dostępności do lokali użytkowych. Część rozmówców wskazała na problem osób, które w bramach oraz przed ich witrynami urządzają libacje alkoholowe, czego śladem są porzucone butelki (zjawisko to jest obserwowane szczególnie w pobliżu przystanków komunikacji miejskiej). Pojawiały się sugestie monitoringu bądź zwiększenia częstotliwości patroli Straży Miejskiej w godzinach nocnych w obszarze uważanym za „rozrywkowy”. W kwestii ograniczania „samochodowego zawłaszczania” przestrzeni przedsiębiorcy wskazują na zjawisko „słupkozy” m. tzn. nadmiernego rozstawiania słupków w przestrzeniach spornych. W opinii przedsiębiorców ich skuteczność jest wątpliwa, podobnie jak estetyka.

Pod względem bezpieczeństwa korzystania z usług gastronomicznych wskazywano m.in. na odpowiednią szerokość chodników. Część właścicieli zaznaczała, że po zachowaniu odpowiedniej szerokości przejścia, stoliki ogródków gastronomicznych nie mieszczą się na chodniku. Pojawiały się sugestie zajęcia miejsc postojowych na rzecz ogródków gastronomicznych lub wydzielenia zbiorczego „miejsca publicznego odpoczynku” z możliwością konsumpcji.



Ryc. 17. Schematyczne przedstawienie uwag przedsiębiorców oprac. własne na podstawie internetowej i papierowej ankiety dla przedsiębiorców

## Organizacja ruchu

Przedsiębiorcy obawiają się wprowadzenia zmian w organizacji ruchu, ograniczających wjazd na teren Kazimierza. Zaznaczali, że jednoczesne ograniczenie ruchu ul. Grzegórzeckiej oraz ul. Starowiślnej może wpłynąć na znaczny spadek liczby klientów zmotoryzowanych, a to może doprowadzić do upadku przedsiębiorstw. W opinii uczestników konsultacji planowane zmiany w organizacji ruchu na ul. Grzegórzeckiej i ul. Starowiślnej spowodują jedynie przeniesienie ruchu samochodowego na mniejsze ulice, co może przekładać się na wydłużenie trasy przejazdu, zwiększenie emisji CO<sub>2</sub> oraz zwiększenie natężenia ruchu na tej ulicy. Ich zdaniem stoi w sprzeczności z założeniami Klimatycznego Kwartału. Jako negatywny w opinii rozmówców przykład przywoływano zmiany w organizacji ruchu wprowadzone pod Wawelem.

Przedsiębiorcy wskazują na niedostatecznie jasne argumenty ze strony miasta, które ich zdaniem pozwoliłyby uwierzyć w dobre intencje i racjonalność proponowanych działań.

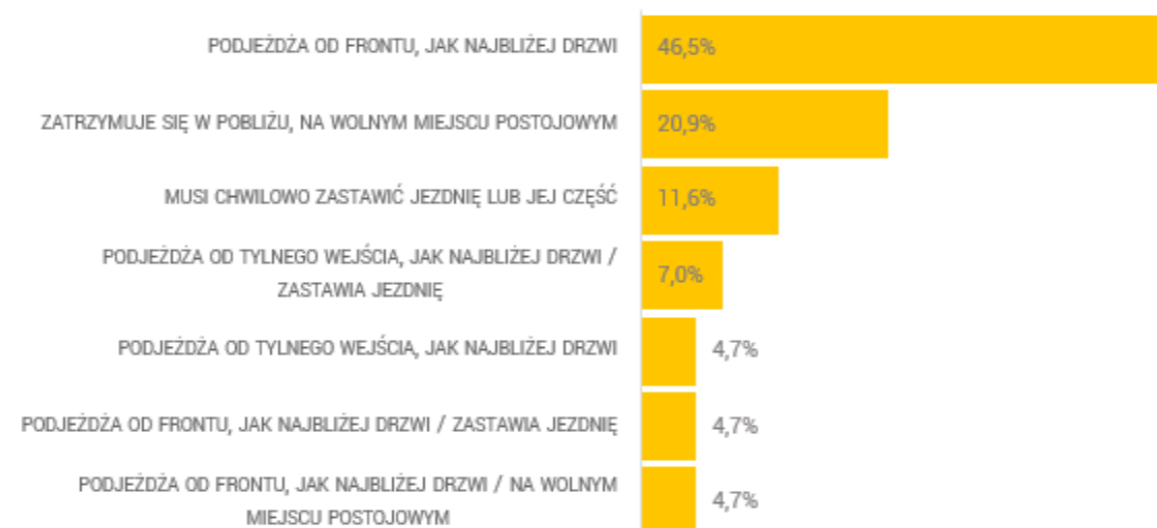
Wiodące obawy to:

- zmiana organizacji ruchu poprzez wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Grzegórzeckiej i Starowiślnej,
- ograniczenie wjazdu prywatnym samochodem i miejsc postojowych,
- podporządkowanie ruchu alternatywnym środkom komunikacji, które nie spełnią swojego zadania.

## Samochody i miejsca postojowe

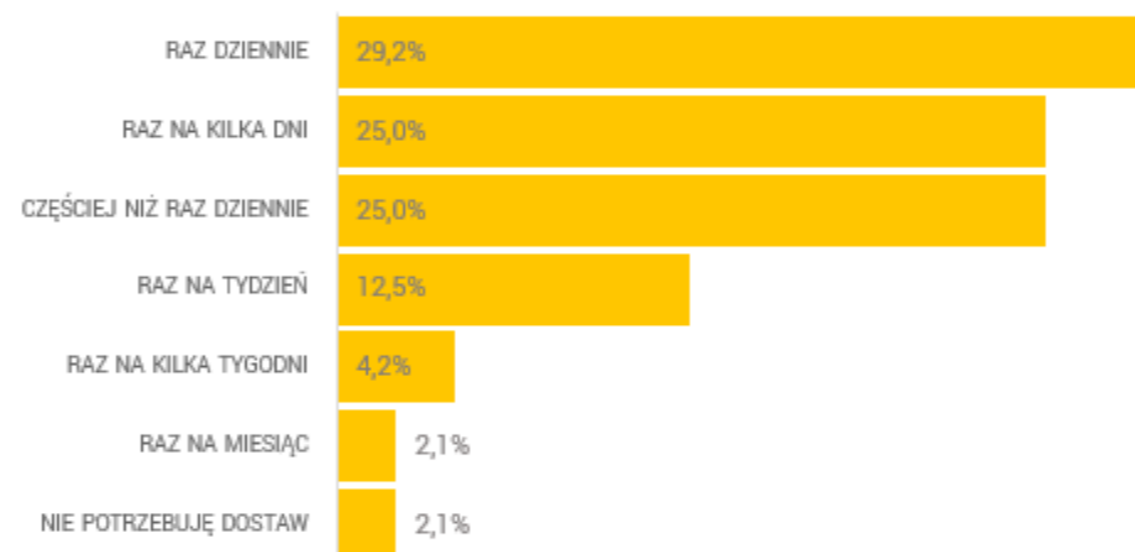
Przedsiębiorcy skarżyli się na redukcję miejsc postojowych oraz wysokie ceny za postój w strefie płatnego parkowania. Upatrywali w tym argumentów dla zniechęcania potencjalnych klientów do korzystania z ich usług. W ich opinii nie ma wystarczającej alternatywy dla ruchu samochodowego, która mogłaby iść w parze z ograniczeniem transportu indywidualnego, np. rowerów miejskich czy niższych ceny biletów jednorazowych na komunikację miejską.

## JAK BLISKO LOKALU ZATRZYMUJE SIĘ POJAZD DOSTAWY



oprac. własne na podstawie internetowej i papierowej ankiety dla przedsiębiorców

## CZĘSTOTLIWOŚĆ DOSTAW



oprac. własne na podstawie internetowej i papierowej ankiety dla przedsiębiorców

Wraz z tym zaznaczano, że utrzymanie miejsc postojowych w pobliżu lokali usługowych stanowi gwarancję zabezpieczenia ich interesu. Przykładem może być relacja zmian w strukturze usług w jednej z kwiaciarni w rejonie ul. Krakowskiej: skutkiem zmian w pandemii aż 90% zamówień pochodziło z innych dzielnic miasta (były realizowane za pomocą dostawy), a tylko około 10% lokalnie. Klienci nigdy nie korzystają z usługi dłużej niż 30 minut (to czas postoju niezbędny do odebrania zamówienia lub jego realizacji na miejscu).

Wśród instytucji kultury zlokalizowanych w obrębie Klimatycznego Kwartału pojawiały się istotne pytania dotyczące dostępności dla zorganizowanych wycieczek - wskazanie miejsc postojowych dla autokarów.

#### **Transport zbiorowy**

Przedsiębiorcy upatrują w transporcie zbiorowym alternatywnego środka dostępu do ich usług, jednak zaznaczali, że obecnie sposób jego funkcjonowania i ceny biletów nie są optymalne, by zachęcić do przesiadki z prywatnych samochodów.

#### **Piesi i rowerzyści**

Część rozmówców postrzegała zmiany komunikacyjne jako podporządkowywanie miasta rowerzystom. Wskazywali na niską kulturę jazdy rowerzystów, czyli zawłaszczanie przestrzeni nieprzeznaczoną na jazdę po chodnikach i nadmierną szybkość (hulajnogi i rowery niedostosowujące prędkości do okoliczności i względem innych uczestników ruchu), brak znajomości przepisów drogowych (przekraczanie przejść dla pieszych bez schodzenia z roweru, manewrowanie pomiędzy pieszymi przechodzącymi przejściem, by się nie zatrzymać i nie tracić prędkości). Osoby przychylnie takiemu środkowi komunikacji zaznaczały, że miejska infrastruktura pozostawia wiele do życzenia, a przez to nie służy promowaniu zmiany nawyków. Wśród niedogodności wskazywano na:

- brak stojaków na rowery nawet na całej długości ulic, a tym samym niemożność bezpiecznego skorzystania z usług lokali przy jednoczesnym pozostawieniu roweru na zewnątrz (m.in. na ul. Starowiślnej, Św. Wawrzyńca, Skalecznej i Augustiańskiej),
- brak miejskich rowerów.

Część przedsiębiorców z ul. Starowiślnej postulowała o zaplanowanie trasy rowerowej na ul. Halickiej i wzdłuż estakad kolejowych, co pozwoliłoby na obniżenie kolizyjności ruchu na ul. Starowiślnej.

W kwestii ruchu pieszego, przedsiębiorcy wskazywali na fatalny stan chodników. Byli świadkami wielu upadków przechodniów przez wystające płyty chodnikowe i nierówności.

Mimo krytyki, pojawiały się głosy popierające uspokojenie ruchu na ul. Starowiślnej. Rozmówcy liczą, że spokojny i bardziej zróżnicowany ruch spowoduje, że sklepowe witryny będą bardziej zauważalne, a ulica przestanie być traktowana jako przelotowa między Podgórzem a ul. Dietla. Przedsiębiorcy wskazywali, że kluczem do utrzymania działalności gospodarczej są mieszkańcy. Obecnie z ich usług korzystają ci, którzy bądź wyprowadzili się z Kazimierza, bądź mieszkają w innych dzielnicach. Przyciągnięcie mieszkańców z powrotem na Kazimierz (uwzględnienie ich interesu ponad interesem turystów) i zaoferowanie dobrej, spójnej komunikacji miejskiej (konkurencyjnej do prywatnych środków transportu) może przyczynić się do podtrzymania i rozwoju usług w tym rejonie. Przedsiębiorcy podkreślali, że mają wiele pomysłów, które pomogłyby uzgodnić interesy i chętnie się nimi podzielą z urzędem miasta, jeśli tylko zdecyduje się podjąć dialog.

#### **Zieleń i retencja**

W kwestii błękitno-zielonej infrastruktury przedsiębiorcy zwracali uwagę na brak zieleni na ulicach, a tym samym brak cienia, którego obecność pozwoliłaby zredukować uciążliwość korzystania z ogródków gastronomicznych w upalne dni. Zwracali uwagę również na wszechobecny „greenwashing”, np. sadzenie drzew w betonowych donicach, co ogranicza wzrost drzewa i jego skuteczność w redukowaniu wyspy ciepła oraz nie pozwala na zbieranie wody z chodników podczas ulewnych deszczy. W konsekwencji ekosystemowy potencjał zieleni miejskiej jest jedynie częściowo wykorzystywany.

Ważną uwagę wobec polityki miasta jest brak ram prawnych wspierających oddolne inicjatywy. Przedsiębiorcy wskazywali, że chęć postawienia gazonów z zielenią na chodnikach spotyka się z odmową bądź nakazem płatności za zajęcie pasa drogowego. W ich opinii jest

to sprzeczne z budowaniem świadomości ekologicznej i tworzeniem atmosfery wspólnego przeciwdziałania zmianom klimatu. Przedsiębiorcy postulowali wprowadzenie narzędzi pozwalających współdziałać w zazielenianiu miasta bez ponoszenia dodatkowych kosztów.

#### **Wypoczynek**

Wśród rozmów pojawiały się uwagi dotyczące mebli miejskich i małej architektury. Przedsiębiorcy wskazywali na korelację między dostępnością miejsc na ulicy do zatrzymania się a szansą na zwrócenie uwagi klientów. Zaznaczają, że „w biegu” łatwo przeoczyć ich usługę, a w chaosie reklam, szyldów i witryn sklepowych pozyskanie przechodnia jako klienta jest utrudnione.



## **4 Wnioski**

## Wnioski sformułowane po konsultacjach

Poniższe wnioski zostały sformułowane przez zespół doradczy na podstawie wyników spotkań konsultacyjnych.

### Miasto 15-minutowe i usługi

1. Pod względem dostępu do usług Kazimierz i Grzegórzki są oceniane jako miejsca spełniające kryteria "miasta 15-minutowego". Dotyczy to zarówno dostępu do podstawowych usług, jak i czasu oraz możliwości dotarcia mieszkańców dzielnicy pieszo lub rowerem. Aspekty te były wymieniane przez mieszkańców wszystkich części obszaru, włącznie z Placem Nowym. Główne braki dotyczące usług to przychodnia i żłobki. Część z rodziców wozi dzieci do placówek poza obszarem ze względu na brak miejsc w ramach dzielnicy (opieka żłobkowa i przedszkolna) bądź zbyt niski poziom nauczania (szkoły podstawowe). Uczniowie szkół średnich korzystają z transportu zbiorowego, rowerów lub chodzą pieszo.
2. Należy zadbać o zapewnienie placów zabaw i rekreacji dla dzieci i młodzieży. Problem dotyczy głównie centrum obszaru Kazimierza oraz okolic ulicy Starowiśnej. Mieszkańcy okolic ulicy Wietora i Augustiańskiej korzystają z istniejących placów zabaw w rejonie Bulwarów.

### Transport i mobilność

1. Rekomendowane jest rozszerzenie czasu funkcjonowania Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania (ŚSPP) na obszarze Kazimierza i Grzegózek. Strefa powinna obowiązywać również w niedzielę oraz w godzinach 8:00-21:00. Obecnie płatne parkowanie obowiązuje od poniedziałku do soboty w godzinach 10:00-20:00. Głosy mieszkańców wskazują na skuteczność ŚSPP – zwiększa dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. Głosy o konieczności rozszerzenia funkcjonowania ŚSPP były wyrażane przez znaczną grupę rozmówców.
2. Należy sukcesywnie budować system parkingów Park&Ride w powiązaniu z transportem zbiorowym bądź wskazywać możliwości parkowania w otoczeniu Kazimierza oraz dojścia pieszo dla odwiedzających. Część uczestników wskazywała, że takie korzystanie z dzielnicy jest możliwe, zwłaszcza, że w ocenie

rozmówców Kazimierz i Grzegórzki są dobrze obsłużone transportem zbiorowym. Opinie te są wyrażane przez osoby korzystające z transportu w sposób multimodalny (np. przemieszczających się transportem zbiorowym i pieszo, często przy tym deklarujących posiadanie auta i korzystanie z niego w zróżnicowany sposób - do jazdy służbowej, okazjonalnie).

3. Należy szczegółowo i kompleksowo zbadać funkcjonowanie miejsc postojowych przeznaczonych dla wyładunku dostaw i logistyki miejskiej. Na podstawie badań zapotrzebowania i czasu trwania czynności ładunkowych należy rozważyć zmianę liczby miejsc postojowych zarezerwowanych do rozładunku i zasad ich funkcjonowania. Przedstawiciele przedsiębiorców z zainteresowaniem wyrażali się o możliwości wprowadzania takich rozwiązań jak miejsca dla rozładunku czy miejsca postoju krótkoterminowego dla klientów.
4. Projekty zmian w organizacji ruchu wprowadzające tzw. sektorową organizację ruchu (np. propozycje wprowadzenia jednego kierunku ruchu ul. Starowiśnej) nadal wzbudzają różne, często emocjonalne oceny skuteczności tych działań. Znaczną część kierowców wciąż jest przyzwyczajona do wykorzystywania ulicy Dietla jako odcinka tranzytowego przez obszar objęty II obwodnicą Krakowa. Mieszkańcy obawiają się natomiast zwiększenia ruchu na ulicach osiedlowych, który spowodowany byłby wytworzeniem się nowych skrótów pozwalających odbyć podróż z pominięciem II obwodnicy. Rekomendowana jest poprawa przekazu informacyjnego dotyczącego założeń sektorowej organizacji ruchu i narzędzi służących ograniczeniu tranzytu w granicach tzw. II obwodnicy Krakowa. Dodatkowym aspektem szeroko krytykowanym w trakcie rozmów jest brak konsekwencji we wprowadzaniu zmian i to zarówno postrzeganych jako prosamochodowe, jak i prorowerowe. Dotyczy to zwłaszcza korytarza Dietla-Grzegórzeckiej i wielokrotnych zmian decyzji oraz terminów wprowadzania nowej organizacji ruchu, co w efekcie prowadzi do utraty wiarygodności i konsekwencji w działaniu Urzędu.
5. Rozmowy wskazują, że przestrzenie typu "woonerf" oraz zasady ich działania (priorytet dla ruchu pieszych przy dopuszczeniu na nich ruchu samochodowego, parkowanie wyłącznie w miejscach wyznaczonych) nie są znane w Krakowie. W trakcie konsultacji



Fot. 23. Warsztaty o tematyce transportowej  
fot. A2P2



Fot. 22. Prezentacja wyników diagnozy na warsztatach  
fot. A2P2

przedstawiano przykłady z Łodzi i Gdyni. Realizacja takich przestrzeni może być przedmiotem działań Urzędu Miasta Krakowa i jednostek miejskich w ramach Klimatycznego Kwartału. Budzi to jednak obawy związane z efektem gentryfikacji.

6. Część rozmówców postulowała wprowadzenie radykalnych ograniczeń w ruchu drogowym i wprowadzenie na obszarze całego Kazimierza obszaru ruchu pieszego. Były to głównie opinie osób, które deklarowały, że zaobserwowały taką organizację dzielnic historycznych w innych krajach, choć lokalnym przykładem jest Stare Miasto.
7. Warunkiem dalszego wzrostu udziału ruchu rowerowego jest utrzymanie działań związanych z rozwojem bezpiecznej infrastruktury rowerowej. Potwierdzają to rozmowy z użytkownikami takimi jak rodzice z małymi dziećmi, seniorzy/seniorki poruszający się na rowerze, którzy doceniają wprowadzone zmiany (np. realizacja kładki na Zabłocie), jednak nadal widzą braki w tworzeniu bezpiecznych tras rowerowych. Szeroki przekrój wiekowy osób młodych, rodzin i par oraz osób w wieku senioralnym i przekrój społeczny rowerzystów i rowerzystek, z którymi przeprowadzono rozmowy pokazuje, że transport rowerowy jest wykorzystywany coraz częściej i rozbudowa infrastruktury powinna być kontynuowana.
8. Rozbudowa infrastruktury rowerowej nadal budzi krytyczne opinie części z rozmówców, zwłaszcza osób deklarujących przywiązanie do korzystania z auta. Część z tych opinii wynika z braku doświadczenia współdzielenia przestrzeni jezdni z rowerzystami (niezrozumienie działania kontrapasów, konieczność dodatkowej uwagi na ruch rowerowy, nadmierna szybkość i brak uwagi na rowerzystów w ruchu, uznawanie auta jako najwyższego w hierarchii użytkowników drogi).
9. Konieczna jest poprawa koordynacji i spójności działań jednostek miejskich oraz położenie większego nacisku na konsekwencję w realizacji postanowień obowiązującej polityki transportowej miasta. Wskazane jest zrealizowanie w pierwszej kolejności projektów przynoszących szybki efekt - pilotaży i działań pokazujących, że pozytywne zmiany są możliwe i realistyczne.
10. Należy priorytetowo potraktować warunki ruchu pojazdów transportu publicznego (przede wszystkim tramwajów), w drugiej kolejności ruch pieszy, a następnie ruch rowerowy.

11. W celu poprawy egzekucji przepisów należy zwiększyć liczebność patroli Straży Miejskiej (np. stworzyć patrole mieszane Straży Miejskiej i Policji) celem podwyższenia skali egzekwowania obowiązujących przepisów związanych z organizacją ruchu. Należy rozważyć zwiększenie sieci monitoringu miejskiego oraz wprowadzenie systemu rozpoznawania tablic rejestracyjnych lub systemu mobilnych e-kontroli (pojazdów kontrolujących opłaty za parkowanie) na wzór systemu warszawskiego. Wymagałoby to jednak zmiany parkometrów na takie, gdzie podczas uiszczania opłaty wpisuje się numer rejestracyjny pojazdu. Wskazane jest rozważenie przywrócenia posterunku Straży Miejskiej w rejonie Kazimierza w celu skrócenia czasu oczekiwania na interwencję. Skomplikowany system oznaczeń i zasad parkowania utrudnia prowadzenie sprawnej egzekucji tych zasad przez Straż Miejską ze względu na problemy w interpretacji przepisów i zasad. Niska ocena w tym zakresie była często wskazywana w rozmowach z mieszkańcami.

### Zieleń i przestrzeń publiczną

1. Potrzebne jest zwiększenie ilości zieleni jako powierzchni biologicznie czynnej (zieleńców), błękitno-zielonej infrastruktury (ogrodów deszczowych, niecek retencyjnych) i zieleni wysokiej w przestrzeni publicznych. Należy to wdrażać zarówno w ramach większych inwestycji infrastrukturalnych, jak i indywidualnych działań związanych z zazielenieniem ulic (przebudów). Rozmówcy w większości wyrażali poparcie dla takich rozwiązań.
2. Z punktu widzenia komfortu i jakości ruchu pieszego należy wprowadzać takie elementy zagospodarowania przestrzeni jak ławki. Równie ważnym elementem są toalety publiczne - obecnie funkcjonuje jedna toaleta na Placu Nowym. Rozmówcy wskazywali na inne możliwe lokalizacji (ul. Miodowa i Dajwór, Plac Wolnica) lub porozumienie z przedsiębiorcami w celu udostępnienia toalet dla odwiedzających.
3. Dla wdrażania projektów poprawy przestrzeni należy obowiązkowo włączyć organizacje społeczne, aktywistów i instytucje kultury, które już działają na tym obszarze. W większości posiadają one już historię bądź kompetencje dla wprowadzania projektów i inicjatyw związanych z poprawą najbliższego otoczenia ich działalności. Można tu wymienić takie instytucje jak Muzeum Etnograficzne, organizacje skupione

w rejonie skweru przy ul. Brzozowej, czy organizacje społeczne związane ze związkami wyznaniowymi.



Fot. 24. Widok na ulicę Starowiślną ze skweru Berreciego  
fot. A2P2





## **5 Uwagi pisemne**

# Wykaz uwag złożonych drogą mailową

Uwagi przesyłane na adres konsultacje@a2p2.pl	Odpowiedzi zespołu doradczego Klimatycznego Kwartału
1 <i>Aby ograniczyć tworzenie się wysp ciepła, warto stosować na elewacjach budynków farby ograniczające nagrzewanie murów. Asfalt powinien być wykonany ze składników również nagrzewających się wolniej, tak samo dachy budynków pokryte w przeważającej części blachą osiagającą temperaturę latem powyżej 50stC.</i>	Uwaga wykracza poza zakres projektu. Uwzględniona w Masterplanie w zakresie elementów zagospodarowania przestrzeni publicznej. Wskazano działania na rzecz ograniczenia miejskiej wyspy ciepła.
2 <i>Warto też pomyśleć o zbieraniu deszczówki w budynkach. Mogłaby trafiać do zbiorników i natępnie być używana np do sprzątnia klatek schodowych albo zasilania wodą WC w mieszkaniach.</i>	Uwaga uwzględniona, zawarta w Masterplanie w wytycznych dot. kształtowania błękitno-zielonej infrastruktury.
3 <i>Po stronie przeciwej do pl. Wolnica można posadzić więcej drzew, szczególnie szerokolistnych.</i>	Uwaga uwzględniona, zawarta w Masterplanie w wytycznych dot. zagospodarowania placu Wolnica.
4 <i>MPO powinno sprzątać pobocza zastawione przez samochody. Podczas wietrznych dni pył z ulicc tam zgromadzony jest wzbijany w górę i powoduje zwiększone zakurzenie wnętrz lokali w centrum. To z kolei skutkuje zużyciem wody w celu sprzątnia ponad niezbędną potrzebę.</i>	Uwaga uwzględniona, zawarta w Masterplanie w wytycznych dotyczących działań organizacyjnych.
5 <i>(...) niewystarczającą liczbę miejsc typu K+R, dostawa, postój chwilowy w rejonie szkół, żłobków i przedszkoli oraz lokali gastronomicznych. Zwłaszcza widoczne to jest w rejonach ulic: Węglowa, Piekarska, Meiselsa/Augustiańska.</i>	Uwaga uwzględniona, zawarta w Masterplanie w wytycznych dot. mobilności oraz logistyki miejskiej w konsultowanym obszarze.
6 <i>Strefa ograniczonego ruchu jest zdecydowanie nam, mieszkańcom, potrzebna, choć powinna być tak zorganizowana, aby równocześnie umożliwiać wjazd na krótki okres klientom znajdujących się tutaj biznesów (działających w ciągu dnia).</i>	Uwaga nieuwzględniona, przekazana jednostce koordynującej projekt. Umożliwienie wjazdu samochodem klientom punktów handlowo-usługowych na krótki czas jest sprzeczna z celem wprowadzenia strefy (ograniczenie dostępności). Wprowadzenie takiej zmiany spowodowałaby, że strefa stałaby martwym rozwiązaniem, gdyż nie byłoby możliwości weryfikacji w jakim celu rzeczywiście ktoś wjechał do strefy i na jaki czas.
7 <i>(...) zawsze będą mieszkańcy, którzy mieszkają na jej granicy, tuż poza nią.(...) mogąc w miarę bez problemu zaparkować samochód niedaleko na ulicy dalej, ale równocześnie zauważyłam znaczny wzrost ruchu samochodowego (i oczywiście parkowania) na ulicy, która wcześniej nie była zbyt ruchliwa.</i>	Opinia została przyjęta do wiadomości. Zostanie przekazana jednostce koordynującej projekt.
8 <i>absolutny brak egzekwowania przepisów, czy to w temacie strefy parkowania (zapraszam na ul. Szeroką w tygodniu vs słoneczny weekend tam to świetnie widać), czy ogródków kawiarnianych, czy sprzedaży alkoholu osobom nietrzeźwym, zakłócania spokoju itd.</i>	Uwaga uwzględniona, w Masterplanie zawarto wskazania dotyczące egzekwowania przepisów na terenie Klimatycznego Kwartału oraz m.in. propozycję ograniczenia sprzedaży alkoholu.
9 <i>Zaniedbana zieleń w wielu miejscach np róg Miodowej/Starowiślnej, skwer na tyłach Starej Synagogi, tzw. zielone okienka na wielu ulicach, czy nawet niewielkie skwerki czy pasy zieleni (np. na tyłach Synagogi Poppera).</i>	Uwaga uwzględniona, w Masterplanie zawarto wytyczne dot. odpowiedniego utrzymania, zagospodarowania i utrzymania terenów zieleni i rekreacyjnych oraz wytyczne dot. kształtowania błękitno-zielonej infrastruktury.
10 <i>Nie chciałabym, żeby Plac Wolnica zamienił się w wielki ogródek knajpiany czy miejsce cotygodniowych 'festiwali pieroga'. Oczywiście sporadyczne organizowanie takich wydarzeń jest super, ale zbyt częste zabieranie tej przestrzeni pod różnego rodzaju 'eventy' byłoby niewskazane. Wydarzenia te z powodzeniem można realizować w innych miejscach Krakowa, także poza ścisłym centrum, co tylko przyczyni się do ożywienia dzielnic periferyjnych. Plac Wolnica - postuluję powrót drzew wzdłuż budynku MEK, lub dosadzenie ich wzdłuż jednego z boków. Na pewno drzewa, ławki, może elementy placu zabaw, ale nie klasycznego a raczej coś jak instalacje Muzeum Etnograficznego, które regularnie wychodzi z podobnymi inicjatywami w przestrzeń placu, co zawsze spotyka się z dużym zainteresowaniem dorosłych i dzieci, mieszkańców i turystów</i>	Uwaga uwzględniona, zawarta w Masterplanie w wytycznych dot. zagospodarowania placu Wolnica, zawarto wytyczne dot. kształtowania błękitno-zielonej infrastruktury oraz uwzględnienia funkcjonowania Muzeum Etnograficznego w nowym zagospodarowaniu placu.
11 <i>Problem zajmowania chodników przez ogródki knajpiane - to jest niestety nagminne, że ogródek zajmuje więcej miejsca niż powinien lub pozwolenie jest wydawane tak, że dla pieszych zostaje absolutne minimum 1,5m (które chyba zgodnie z prawem powinno być stosowane w wyjątkowych przypadkach). Moim ulubionym przykładem jest Plac Wolnica, na boku między Wawrzyńca a Mostową, gdzie jest naprawdę bardzo szeroki jak na kazimierskie standardy chodnik, a także zatoka parkingowa - teoretycznie dla wszystkich powinno starczyć miejsca. Poza sezonem ogródkowym samochody jednak są zazwyczaj zaparkowane nieprawidłowo wjeżdżając mocno na chodnik. Latem zaś na chodniku ustawiane są ogródki i z kilku metrów szerokości chodnika dla pieszych zostaje 1,5m, trzeba się przeciskać. A jest to naprawdę dość mocno uczęszczane miejsce. Podobnie jest zresztą na ulicy Mostowej, na części Józefa (od Estery w kierunku Szerokiej), Miodowej (gdzie dodatkowo jest zupełnie chaotyczne parkowanie), Brzozowej. Generalnie wrażenie często jest takie, że jeśli chodnik zostaje uwolniony od aut to przejmują go punkty gastronomiczne, a nie piesi. Dobrym przykładem jest ul Józefa, która została wyremontowana ok 4 lat temu, i była szansa na to, że nareszcie będzie można przejść nią wygodnie. Niestety bardzo szybko niektóre fragmenty zostały zastawione stolikami wymuszając na pieszych slalom lub schodzenie na jezdnię.</i>	Uwaga uwzględniona, zawarta w Masterplanie w wytycznych dot. kształtowania przestrzeni publicznych Klimatycznego Kwartału m.in. w zawartej w Masterplanie typologii przestrzeni oraz w wytycznych dot. działań organizacyjnych dot. kontroli i utrzymania porządku, a także weryfikacji powierzchni ulic przeznaczonych na ogródki gastronomiczne.

<p>12 <i>Myślą przewodnią projektu powinno być stworzenie kwartału przyjaznego dla mieszkańców. Wszystkie dotychczasowe rozwiązania preferowały nadrzędność ruchu turystycznego i struktury gastronomicznej, w szczególności wyszynku alkoholu, nad potrzebami mieszkańców.</i></p> <p><i>Absolutną koniecznością jest zachowanie ciszy nocnej i kontrola jej przestrzegania przez bezczynne obecnie w tych sprawach służby porządkowe.</i></p> <p><i>Wymaga to także wydawania przez organy administracji miasta zezwoleń na zewnętrzne ogródki gastronomiczne do godziny 22. Ogródki te nie mogą zajmować chodników i fragmentów jezdni w taki sposób, że nie tylko przejazd wózkami dziecięcymi lub inwalidzkimi ale nawet przejście pieszego jest niemożliwe. Taka sytuacja ma miejsce wokół Placu Nowego. Godziny funkcjonowania fikcyjnego targowiska na Placu Nowym, będącym w rzeczywistości placem gastronomicznym a nie targowym, wymagają skrócenia z godziny 2 w nocy do godziny 22, co wymaga tylko zmiany regulaminu placu targowego uchwalanego przez Radę Miasta.</i></p> <p><i>Okrągłak na Placu Nowym powinien być odzyskany przez Gminę Kraków i przeznaczony na lokalne centrum kultury i rekreacji dla mieszkańców.</i></p> <p><i>Liczba wymaganych zezwoleń na sprzedaż alkoholu powinna być ograniczona a w lokalach gminnych – wykluczona. Pozwoliłoby to, być może, na powrót do kwartału normalnych sklepów i usług, których obecnie brakuje. Brakuje też przychodni lekarskiej, która została usunięta z ulicy Estery a w jej miejscu powstał kolejny hotel.</i></p>	<p>Uwaga uwzględniona, zawarta w Masterplanie w wytycznych dot. działań organizacyjnych na terenie Klimatycznego Kwartału.</p>
<p>13 <i>Po zmianie polityki Generalnego Konserwatora Zabytków w sprawie wprowadzania zieleni w obrębie historycznej zabudowy - proponuje się wprowadzenie drzew przede wszystkim na Placu Nowym a także na ulicy Starowiślnej.</i></p> <p><i>Tak zwane „parki kieszonkowe” powinny być urządzone na placu u wylotu ulic Jakuba, Józefa i Wąskiej (w miejscu obecnego asfaltowego parkingu), u wylotu ulicy Meiselsa do ulicy Krakowskiej (z wykorzystaniem obecnego zieleńca) i na skrzyżowaniu ulicy Starowiślnej i Miodowej z wylotem na ulicę Szeroką (w miejscu obecnego klepiska i szpecących bud gastronomicznych) a także wzdłuż zachowanego kolejowego nasypu ziemnego od strony cmentarza; ten ostatni teren wymaga całkowicie nowego zagospodarowania po uporządkowaniu. Przykładem takiej zieleni, wartej dalszej pielęgnacji, jest skwer „kółeczko” przy ul. Brzozowej.</i></p> <p><i>Ostony zielenią wymaga budowany mur oporowy nasypu kolejowego przy ulicy Halickiej.</i></p>	<p>Uwaga uwzględniona w Masterplanie. Wskazane w uwadze rozwiązania zawarto na rysunku Masterplanu oraz w wytycznych dot. błękitno-zielonej infrastruktury.</p>
<p>14 <i>Obecna organizacja ruchu drogowego z wydzieleniem martwej ścieżki rowerowej na jezdniach ulicy Dietla powinna być zmieniona. Ścieżka rowerowa mogłaby być przeniesiona na jedną z dwóch alejek dla pieszych (których tam nie ma) środkowego pasa zieleni.</i></p> <p><i>Rozważenia wymaga przedłużenie pod nowym wiaduktem kolejowym ulicy Wrzesińskiej lub ulicy Berka Joselewicza i dodatkowe połączenie w ten naturalny sposób obu części kwartału.</i></p> <p><i>Wzdłuż zachowanego kolejowego nasypu ziemnego od strony cmentarza powinna być poprowadzona alejka dla pieszych i droga dla rowerów.</i></p> <p><i>Chodnik dla pieszych przy wylocie ul. św. Wawrzyńca powinien być poszerzony (dla strumienia pieszych zdążających od przystanku tramwajowego przy ul. Starowiślnej do Galerii Kazimierz).</i></p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona, przekazana jednostce koordynującej projekt.</p> <p>Istniejąca zieleń wysoka oraz brak możliwości zapewnienia ciągłości połączenia rowerowego w przypadku jego lokalizacji w miejscu obecnych ciągów pieszych na ul. Dietla uniemożliwiają bezpieczne i komfortowe dla użytkowników wyznaczenie drogi rowerowej w proponowanej formie.</p> <p>Nie są planowane połączenia kołowe pod estakadą. W celu poprawy obsługi ruchu kołowego w rejonie ulic Joselewicza i Wrzesińskiej rozważane jest połączenie ul. Joselewicza i ul. Dietla tzw. ul. nową Halicką.</p> <p>Droga dla rowerów, zgodnie z przeprowadzaną obecnie inwestycją (most pieszo-rowerowy realizowany przez PKP PLK SA), planowana jest wzdłuż ul. Halickiej, a dalej wzdłuż Parku Kolejowego.</p> <p>Uwagi dotyczące ul. Wawrzyńca i połączenia pieszego wzdłuż nasypu kolejowego zostały uwzględnione w opisie szczegółowym dla tych przestrzeni (zał. nr 1 do Masterplanu).</p>

<p>15 <i>Strefa ograniczonego ruchu powinna być utrzymana a nawet rozszerzona. Jednakże warunkiem jej prawidłowego funkcjonowania jest stworzenie parkingu, korzystnie naziemnego piętrowego, na przykład na terenach odzyskanych wzdłuż nowego wiaduktu i nasypu kolejowego, dla osób przyjeżdżających samochodami na Kazimierz. Problemu parkowania nie da się załatwić dalszą likwidacją miejsc parkingowych a tym bardziej zakazami (nie można przecież wprowadzić zakazu poruszania się samochodem ani zakazu posiadania samochodu). Nieskuteczność obecnej strefy wynika z braku alternatywy dla kierowców.</i></p> <p><i>Natomiast sama strefa wymaga przede wszystkim skutecznej kontroli, która obecnie praktycznie nie istnieje. Rzadkie kontrole Straży Miejskiej przeprowadzane są nie w godzinach popołudniowych a szczególnie wieczornych ale absurdalnie przed południem. Nie należy strefy grodzić zaporami, natomiast korzystny byłby elektroniczny system identyfikacji wjeżdżających.</i></p> <p><i>Oznakowanie strefy wymaga zmiany i wbrew dotychczasowemu uporowi – przeniesienia znaków zakazu wjazdu na poziom oczu kierowców a przynajmniej na wysokość umożliwiającą odczytanie tak jak normalnych znaków drogowych. Obecne oznakowanie na wysokości pierwszego piętra nie spełnia funkcji informacyjnej i wzbudza jedynie kpiny. Konieczne jest rozszerzenie praw wjazdu do strefy dla kurierów.</i></p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Została przekazana jednostce koordynującej projekt.</p> <p>Zwiększenie liczby miejsc postojowych względem stanu obecnego stanowić będzie zachętę do korzystania z samochodu w podróży do Kazmierza i okolic. Oznaczać to będzie zwiększenie natężenia ruchu samochodowego. Działania takie byłyby więc sprzeczne z zapisami obowiązującej Polityki transportowej Krakowa, która zakłada realizację działań mających na celu ograniczenie ruchu samochodowego w obrębie II obwodnicy.</p> <p>Ponadto, budowa parkingów kubaturowych jest bardzo kosztowna, co w kontekście ograniczonych dochodów jednostek samorządu terytorialnego rodzi problem znalezienia źródeł finansowania takiego zadania inwestycyjnego.</p> <p>Zgodnie z koncepcją zagospodarowania terenów pod estakadami i wynikami przeprowadzonych konsultacji społecznych, nie jest planowana budowa parkingu kubaturowego na tych terenach. Część mieszkańców była przeciwna przeznaczeniu terenów planowanego Parku Kolejowego na parking.</p> <p>Uwaga dotycząca konieczności zwiększenia kontroli w istniejącej strefie została uwzględniona w wytycznych.</p> <p>Uwaga dotycząca lokalizacji i formy oznakowania pionowego wykracza poza zakres opracowania. Nadmieniamy jednak, że zasady lokalizacji i formy oznakowania pionowego jest ściśle uwarunkowana przepisami prawa.</p> <p>Postulat rozszerzenia praw wjazdu do strefy dla kurierów nie został uwzględniony. Zgodnie z obowiązującą organizacją ruchu, zakaz wjazdu do strefy ograniczonego ruchu nie dotyczy pojazdów z pocztą, a więc również pojazdów dostarczających przesyłki kurierskie.</p>
<p>16 <i>niezwykle ważnym dla mnie są cele:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>przekształceń przestrzeni publicznych wspomnianego obszaru (przebudowy placów, ulic i skwerów, zazielenianie)</i></li> <li>- <i>opracowanie wytycznych i rekomendacji dla działań wydziałów i jednostek Urzędu Miasta Krakowa (integracja działań), przy uwzględnieniu rozwiązań mających na celu utrzymanie i poprawę jakości życia mieszkańców dzielnicy oraz głównego celu – adaptacji miasta do zmian klimatu</i></li> </ul> <p><i>Dlatego też proszę o bardzo mocne poruszenie wątków z gospodarką wodną w obliczu nawałnych opadów. Należy rozważyć w okolicy al. Daszyńskiego rozbudowę nie tylko systemu retencji, ale również kanalizacji deszczowej z ujściem do Wisły.</i></p> <p><i>Retencja na poziomie całego kwartału poprzez wpięcie kamienic do systemu i wykorzystanie magazynowanej wody do nawadniania zieleni przyulicznej i tej wprowadzonej na placach.</i></p> <p><i>Uwolnienie rosnących już teraz starych, dojrzałych drzew.</i></p> <p><i>Drzewa na ulicach tam, gdzie tylko można, zielone ściany.</i></p> <p><i>Ponadto otwarcie klasztornych ogrodów, na zasadzie ogrodów miejskich.</i></p>	<p>Uwaga uwzględniona. W Masterplanie zawarto wytyczne dot. błękitno-zielonej infrastruktury oraz wytyczne dot. kształtowania przestrzeni publicznych Klimatycznego Kwartału, a także wytyczne w zakresie zarządzania i promocji projektu.</p>
<p>17 (...) <i>gastronomię używające pieców opalanych drewnem, a takich jest coraz więcej, należy wyposażyć w elektrofiltry kominowe.</i></p>	<p>Uwaga wykracza poza zakres opracowania. Została przekazana jednostce koordynującej projekt.</p>

# Wykaz uwag złożonych w ankiecie internetowej dla mieszkańców

Uwagi zebrane w ankiecie internetowej dla mieszkańców	Odpowiedzi zespołu doradczego Klimatycznego Kwartału
<b>Transport i miejsca postojowe</b>	
<p>1 <i>Zieleń jest jak najbardziej potrzebna w każdym rejonie miasta. Niemniej jednak nie można planować miejsc zieleni kosztem miejsc parkingowych. Przekształcenie obszaru objętego kwartałem klimatycznym jak najbardziej jest zasadne jednak nie można tego zrobić kosztem mieszkańców. Stare miasto powinno być zamknięte dla ruchu tranzytowego wjazd powinni mieć tylko mieszkańcy, podobnie powinno być z miejscami parkingowymi. Turystów powinno się kierować na parkingi zbiorowe P&amp;R a miejsca przy ulicach przeznaczyć wyłącznie dla mieszkańców.</i></p>	<p>Uwagi zostały częściowo uwzględnione, przekazane jednostce koordynującej projekt.</p>
<p>2 <i>Zieleń można wprowadzać też nie likwidując miejsc postojowych, tylko przesuwając je na jezdnię i tworzyć w miejscu zwolnionego miejsca na chodniku. Ponadto zieleń powinna nie tylko być, ale też spełniać pewne funkcje (cień, środowisko ptaków).</i></p>	<p>Zwiększenie liczby miejsc postojowych w zwartej, historycznej części miasta jaką jest Klimatyczny Kwartal jest znacznie ograniczone przez dostępność terenu. W Masterplanie wskazano wprowadzenie zieleni w pierwszej kolejności w miejscach, które nie są wykorzystywane ruchowo oraz w miejscach w których zgodnie z przepisami prawa nie jest możliwe sytuowanie miejsc postojowych. W przypadku niektórych przestrzeni wprowadzenie zieleni będzie wymagało jednak redukcji istniejącej liczby miejsc postojowych. Ze względu na niewystarczającą szerokość niektórych ulic, nie jest możliwe zorganizowanie parkowania na jezdni, pozostawiając minimalną przestrzeń na jezdnię, przy jednoczesnym wprowadzeniu zieleni i zapewnienia wystarczającej szerokości chodnika.</p>
<p>3 <i>Dlaczego w pytaniu nr 8. Nie ma takiego stwierdzenia? "Powstanie więcej miejsc parkingowych, w taki sposób, aby nie zmniejszać obszaru terenów zielonych?"</i></p>	<p>Jednocześnie jednym z priorytetów wskazanych w Masterplanie jest zapewnienie miejsc postojowych dla mieszkańców obszaru Klimatycznego Kwartału m.in. poprzez lepszą egzekucję przepisów i zasad funkcjonowania Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania oraz Strefy Ograniczonego Ruchu, co pozwoli ograniczyć korzystanie z miejsc postojowych przez osoby do tego nieuprawnione. W Masterplanie proponowane są również działania mające na celu ograniczenie ruchu tranzytowego oraz działania na rzecz poprawy funkcjonowania transportu publicznego, które również mogą przyczynić się do ograniczenia popytu na miejsca postojowe.</p>
<p>4 <i>Z powodu braku podstawowych usług w dzielnicy posiadanie samochodu jest w moim odczuciu konieczne - piszę to jako mieszkanka z dwójką małych dzieci. Dzieci należy zawieźć do przedszkola i żłobka poza tym obszarem. Również zrobienie większych zakupów blisko domu nie jest możliwe (sklepy to głównie małe żabki, brak marketów, warzywniaków). Problemy z zaparkowaniem auta występują głównie w weekendy i wieczorami, więc ograniczenie wjazdu w tym czasie mogłoby pomóc nam mieszkańcom. Nie jestem za pełnym zamknięciem ruchu dla wszystkich poza mieszkańcami. Wydaje mi się, że wystarczający byłby zakaz wjazdu po godz. 16/17 oraz w weekendy.</i></p>	<p>Ponadto, proponowane zwiększenie liczby miejsc postojowych względem stanu obecnego stanowić będzie zachętę do korzystania z samochodu w podróży do Kazmierza i okolic. Oznaczać to będzie zwiększenie natężenia ruchu samochodowego. Działania takie byłoby więc sprzeczne z zapisami obowiązującej Polityki transportowej Krakowa, która zakłada realizację działań mających na celu ograniczenie ruchu samochodowego w obrębie II obwodnicy.</p>
<p>5 <i>Brakuje miejsc postojowych dla mieszkańców.</i></p>	
<p>6 <i>Miejsca parkingowe to ogromny problem i powinny być przeznaczone tylko dla mieszkancow w okreslonych miejscach.</i></p>	
<p>7 <i>Półowa miejsc parkingowych powinna być dla mieszkańców.</i></p>	
<p>8 <i>W dzielnicy mieszkają osoby starsze lub chore, strefa ograniczonego ruchu, słupki lub bariery zabraniające wjazdu na podstawie skanowania tablic rejestracyjnych to duży kłopot dla rodzin i przyjaciół, ale również opiekunów typu pielęgniarki i lekarze z hospicjum, którzy poruszają się własnymi samochodami i nie mogą podejść bezpośrednio pod kamienice pacjentów. To problem z transportem mebli lub dużych zakupów robionych dla chorych przez osoby trzecie. Dlatego uważam, że należy wyznaczać miejsca postoju typu 15-20 minut i bardzo kontrolować przepisy z tym związane.</i></p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Obecnie obowiązujące zasady funkcjonowania strefy ograniczonego ruchu na Kazimierzu uwzględniają możliwość uzyskania bezpłatnego zezwolenia zarządcy drogi na wjazd do strefy (Procedura ZDMK-70). Zakaz wjazdu do strefy nie obowiązuje oznakowanej pomocy medycznej.</p>
<p>9 <i>Ulica Grzegórzecka powinna pozostać dwukierunkowa.</i></p>	<p>Uwagi została przyjęta, przekazane jednostce miejskiej koordynującej projekt.</p>
<p>10 <i>Zmykanie ul. Grzegórzeckiej w kierunku do ronda Grzegórzeckiej jest fatalnym pomysłem bo spowoduje to blokadę innych ulic prowadzących do tego ronda. na tym odcinku ulica powinna być objęta strefą 30, a samochody i rowery powinny poruszać się po wspólnym pasie. Separatory oddzielające torowisko należy usunąć.</i></p>	<p>Proponowane wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Grzegórzeckiej wynika z powstającego w rejonie Hali Targowej węzła przesiadkowego na który składać się będzie przystanek Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, przystanek tramwajowo-autobusowy oraz parkingi rowerowe. Węzeł przesiadkowy, przy zakładanym ruchu pasażerskim (maksymalnie 3350 osób na godzinę w szczycie porannym i 2650 osób na godzinę w szczycie popołudniowym) do właściwego funkcjonowania będzie potrzebował przestrzeni - stref oczekiwania w rejonie schodów, poszerzenia i wydłużenia peronów przystankowych oraz utworzenia drugiego dojścia do nich od strony wschodniej. W tym celu niezbędne jest przeznaczenie południowej jezdni ul. Grzegórzeckiej. Ponadto, wprowadzenie jednego kierunku ruchu jest spójne z polityką transportową Krakowa, zgodnie z którą dąży się do ograniczenia ruchu tranzytowego w obrębie II obwodnicy.</p> <p>Bardziej szczegółowe informacje na temat planowanych zmian na ul. Grzegórzeckiej i budowy placu Grzegórzeckiego można znaleźć w raporcie z konsultacji społecznych placu Grzegórzeckiego przeprowadzonych w październiku i listopadzie 2021 r.</p>
<p>11 <i>Widoczność na przejściu dla pieszych w okolicy wiaduktu przy Grzegórzeckiej jest ograniczona przez pionową roślinność przy przystanku.</i></p>	<p>Uwaga uwzględniona, przekazana jednostce koordynującej projekt oraz projektantowi placu Grzegórzeckiego.</p>

12	<i>Generalnie wszystko jest OK, niestety nie ma żadnej kontroli nad rowerzystami, którzy stwarzają niebezpieczeństwo dla pieszych i dla siebie samych, nie rozumiejąc przepisów ruchu drogowego (przynajmniej 85% takowych).</i>	Uwagi uwzględnione. W Masterplanie wskazano działania mające na celu rozbudowę infrastruktury rowerowej, co wpłynie na zmniejszenie liczby rowerzystów korzystających z ciągów pieszych. W wytycznych organizacyjnych wskazano również na konieczność zwiększenia liczby patroli straży miejskiej i policji w celu egzekucji przepisów przez wszystkich uczestników ruchu drogowego. Zarekomendowano również prowadzenie działań edukacyjno-informacyjnych dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego i wprowadzanych zmian w organizacji ruchu.
13	<i>Pomimo uspokojonego ruchu drogowego, rowerzyści oraz osoby na hulajnogach elektrycznych i tak jeżdżą po chodnikach powodując niebezpieczne sytuacje.</i>	
14	<i>Samochody mogą poruszać się zbyt szybko w strefach ruchu pieszego. Obszar tych stref nie jest jasno określony na wiedzy i wyjeździe ze strefy. Piesi nadal muszą walczyć o swoje prawa.</i>	Uwaga uwzględniona. W Masterplanie wskazano dostosowanie przestrzeni wybranych ulic Klimatycznego Kwartału do rzeczywistego sposobu ich użytkowania <u>m.in.</u> ulic objętych strefą zamieszkania (ulica typu A w Masterplanie).
15	<i>Generalnie fizyczne spowolnienie ruchu aut do max 30 to podstawowa kwestia.</i>	
16	<i>Jeśli chodzi o wygodę i bezpieczeństwo poruszania się pieszych i rowerzystów podstawowym problemem jest zły stan techniczny kostka brukowa, z szerokimi wyrwami zwłaszcza przy zbiegu Placu Bawół/Józefa/Szerokiej. Ponadto zbyt słaba czujność służb powoduje nielegalne parkowanie wokół skrzyżowań, które ogranicza widoczność.</i>	Uwaga uwzględniona w Masterplanie. W wytycznych dot. mobilności i przestrzeni publicznych wskazano na poprawę dostępności przestrzeni publicznych. Wytyczne dot. uporządkowania parkowania wskazano w Masterplanie w wytycznych organizacyjnych.
17	<i>Warunki widoczności na ul. Dietla - po remoncie - uległy pogorszeniu, co zmusza kierowców do wolniejszej jazdy. Może da się podobne rozwiązania zastosować na innych ulicach?</i>	Uwaga odrzucona. Warunki widoczności w obrębie skrzyżowań, przejść dla pieszych i innych potencjalnych miejscach kolizji powinny być zapewnione na każdej ulicy, tak, aby zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom ruchu. Elementy uspokajające ruch, które zostały zarekomendowane w Masterplanie to m. in. zawężanie pasa ruchu, zmiana geometrii oraz nawierzchni jezdni.
18	<i>Długie proste ulice jak np. Starowislna czy Podgórska, to zachęta dla kierowców do nadmiernego rozpędzania się. Powinno się projektować ulice w sposób inny. Np. z przystankami wiedeńskimi, przejściami dla pieszych wyniesionymi do poziomu chodnika, z zawężeniami itd.</i>	Uwagi uwzględnione. W Masterplanie zaproponowano rozwiązanie mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów oraz dostosowanie zagospodarowania ulic do rzeczywistego sposobu ich użytkowania. Szczególnie w przypadku stref zamieszkania, zarekomendowano takie zagospodarowanie przestrzeni, aby nie było możliwe osiągnięcie tam wysokich prędkości przez samochody, a pieszy mógł swobodnie korzystać z całej przestrzeni ulicy.
19	<i>Strefa zamieszkania nie jest egzekwowana - pojazdy pedza z duza predkoscia, masowo ignoruja zakaz wjazdu i obowiazek ustepowania pieszym. Przoduja w tym taksowkarze i kierowcy nowych samochodow. Bez fizycznego uniemozliwienia wjazdu i bez montazu szykan, rozcięcia jednokierunkowych ulic takich jak Bozego Ciala nie uda sie wprowadzic przyjaznego spacerom miejsca. ulica Starowislna to dramat z niebezpiecznymi przejściami dla pieszych, gdzie kierowcy nagminnie wyprzedzaja inne pojazdy przed PdP. Do tego wąskie chodniki zastawione samochodami, wielki halas i zanieczyszczenia.</i>	W przypadku ul. Starowiślnej oparto się na wynikach konsultacji społecznych przebudowy tej ulicy, przeprowadzonych w 2020 roku. Zaproponowano przerwanie ruchu samochodowego na wysokości skweru Berrecciego. W wynikach konsultacji uwzględniono również poszerzenie ciągów pieszych.
20	<i>Na ulicy Starowiślnej pojazdy jeżdżą zbyt szybko i przechodzenie przez jezdnie nie jest wygodne i bezpieczne.</i>	
21	<i>Ograniczenia prędkości samochodów do 30 - fizyczne np. wyniesienia, zwężenia, na ulicach pobocznych jak Augustiańska, Paulińska itp. na całym obszarze - większe bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych.</i>	
22	<i>Niewystarczająca ilość wyniesionych przejść, brak uspokojenia ruchu na niektórych ulicach (np Podgórska), brak fizycznych ograniczeń parkowania przy skrzyżowaniach i przejściach,</i>	
23	<i>Ulica Starowislna. Nieprawidłowo parkowane samochody niemal na całej długości utrudniają poruszanie się pieszo. Trzeba przepuszczać się wzajemnie z innymi z przeciwka.</i>	
24	<i>Na Starowiślnej bardzo brakuje DDR lub PDR. Może dałoby się częściowo uregulować sytuację wysokiej klasy DDR wzdłuż nasypu/wiaduktów kolejowych przy Halickiej i dalej do Kopernika, a z drugiej strony na Zabłocie.</i>	Uwaga uwzględniona, w Masterplanie wskazano na konieczność budowy odpowiedniej infrastruktury rowerowej w ramach budowy Parku Kolejowego oraz w powiązaniu z inwestycjami prowadzonymi przez PKP PLK.
25	<i>Bezpieczniej było pod Halą Targową kiedy była sygnalizacja świetlna.</i>	Opinia zostanie przekazana jednostce koordynującej projekt.
26	<i>Przywrócić na ulicy Dietla ruch 2 pasmowy lub ewentualnie zrobić pasy do skretu. Brak pasow do skretu generują wieczny korek na tej ulicy. Modernizacja zasad ruchu na ul. Dietla jest nieprzemyślana, powodująca wieczne korki i frustracje mieszkańców.</i>	Uwaga nieuwzględniona, przekazana jednostce koordynującej projekt. Zmiany w organizacji ruchu na ul. Dietla miały na celu m.in. poprawę bezpieczeństwa i promocję ruchu rowerowego, zgodnie z obowiązującą Polityką transportową Krakowa. Dzięki zmianom, możliwe było również utworzenie ponad 100 dodatkowych miejsc postojowych. Pomiaru ruchu prowadzone przez UMK i ZDMK wskazują, że zmiana organizacji ruchu nie pogorszyła znacząco warunków ruchu samochodowego.
27	<i>Pasy dla rowerów w ciągu ulicy Dietla powinny na całej długości być czerwone; Przejścia dla pieszych na niektórych skrzyżowaniach są zbyt oddalone od tarczy skrzyżowania.</i>	Uwaga częściowo uwzględniona. Uwaga została przekazana do jednostki koordynującej projekt.  Pasy dla rowerów oznaczone są zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa i standardami rowerowymi. Czerwona nawierzchnia pasów ruchu dla rowerów stosowana jest w miejscach w których należy zachować szczególną ostrożność np. w obrębie skrzyżowań.  Odległości przejść dla pieszych od tarczy skrzyżowania w ul. Dietla wynikają m.in. z wylotów z pasów autobusowo-tramwajowych. W wytycznych Masterplanu zarekomendowano poprawę ciągłości tras pieszych w ul. Dietla.

28	<i>Brakuje rowerów miejskich, które pozwolą przejechać z jednego końca kwartału do drugiego i dają możliwość pozostawić rower bez odprowadzania go do bazy na PxR. Hulajnogi nie są dobrym rozwiązaniem i potrzebny jest rower miejski.</i>	Uwaga uwzględniona w Masterplanie, w wytycznych dot. mobilności.
29	<i>Ulica Wawrzyńca powinna być jak dawniej dwukierunkowa.</i>	Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzanie jednego kierunku ruchu na ul. Wawrzyńca umożliwi utworzenie miejsc postojowych oraz przestrzeni dla błękitno-zielonej infrastruktury. Funkcjonowanie układu ulic jednokierunkowych jest również działaniem pozwalającym częściowo uspokoić ruch poprzez zniechęcenie do wykorzystywania danego odcinka sieci drogowej w podróżach tranzytowych (czyli takich, gdzie celem podróży nie jest okoliczna zabudowa). Ulica Wawrzyńca, będąca kluczowym odcinkiem centralnej części Kazmierza, powinna charakteryzować się uspokojonym ruchem, dogodnymi warunkami dla ruchu pieszego i rowerowego oraz odpowiednio dużą ilością zieleni i błękitnej infrastruktury.
30	<i>Ścieżka rowerowa między halą targową a rondem powinna być przeniesiona na ul. Daszyńskiego.</i>	Uwaga odrzucona. Aleja Daszyńskiego jest połączeniem drogowym na osi północ-południe, natomiast droga dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej stanowi połączenie wschód-zachód. W celu zapewnienia wygodnego połączenia rowerowego mieszkańcom zachodnich dzielnic z centrum miasta oraz mając na celu konieczność zapewnienia spójności sieci rowerowej rekomendowanym rozwiązaniem jest zachowanie infrastruktury rowerowej w ul. Grzegórzeckiej.
31	<i>Oznakowanie strefy ograniczonego ruchu jest nieczytelne, przez co większość nieupoważnionych do wjazdu kierowców go ignoruje (wjazd od strony Jakuba/Miodowej). Kierowcy wielokrotnie przekraczają prędkość, hulajnogi dowolnie przejeżdżają po chodniku i ulicy z dużą prędkością, przez co poruszanie się pieszo nie jest bezpieczne. W wakacje i weekendy zagęszczenie chodników jest ogromne, a ogródki tworzą wąskie gardła. Porozrzucone wszędzie hulajnogi również utrudniają poruszanie się po chodniku. W nocy w okolicach Miodowej regularnie przejeżdżają motocykle i "podkręcone" samochody, przekraczające prędkość, celowo tworzące hałas i wjeżdżające do strefy ograniczonego ruchu.</i>	Uwaga dotycząca lokalizacji i formy oznakowania pionowego wykracza poza zakres opracowania. Nadmieniamy jednak, że zasady lokalizacji i formy oznakowania pionowego jest ściśle uwarunkowana przepisami prawa. Pozostałe uwagi zostały uwzględnione.  W Masterplanie zaproponowano rozwiązanie mające na celu zwiększyć bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz dostosowanie zagospodarowania ulic do rzeczywistego sposobu ich użytkowania. Szczególnie w przypadku stref zamieszkania, zarekomendowano takie zagospodarowanie przestrzeni, aby nie było możliwe osiągnięcie tam wysokich prędkości przez samochody, a pieszy mógł swobodnie korzystać z całej przestrzeni ulicy.  Wytyczne dot. utrzymania porządku i zagospodarowania przestrzeni publicznych, w tym częstsze patrole policji i straży miejskiej w celu egzekucji obowiązujących przepisów, wskazano w Masterplanie w rozdziale dot. przestrzeni publicznych Klimatycznego Kwartału, w typologii przestrzeni oraz w wytycznych dot. działań organizacyjnych.
32	<i>Konieczne jest zachowanie istniejącej strefy ograniczonego wjazdu wokół Placu Nowego ale wprowadzenie też tam ścisłej częstej i konsekwentnej kontroli w godzinach popołudniowych i wieczornych.</i>	
33	<i>Samochody stwarzają zagrożenie dla ruchu pieszego i rowerowego, który powinien stać się dominujący w tym obszarze, zgodnie z koncepcją miasta 15-minutowego.,</i>	
34	<i>Jest mało stojaków na rowery, są stawiane niekonsekwentnie, często są uszkodzone, niektóre są bardzo niewygodne i nieergonomiczne.</i>	Uwaga uwzględniona w Masterplanie w wytycznych dot. mobilności.
35	<i>Brak połączeń MPK Dębniek z Salvatorem, rzadkie autobusy z Tyńca do centrum.</i>	Uwaga wykracza poza zakres opracowania, przekazana jednostce koordynującej projekt.
<b>Zieleń i błękitno zielona infrastruktura</b>		
36	<i>Brakuje zieleni wzdłuż Starowiśnej i Miodowej.</i>	Uwaga uwzględniona w opisie i rysunku Masterplanu oraz wytycznych dot. błękitno-zielonej infrastruktury.
37	<i>Nową estakadę kolejową przydało by się pokryć zielenią, pnączami, mur na Halickiej także. Zieleń w szerszych ulicach powinna się pojawić w formie wysokiej i niskiej.</i>	Uwaga uwzględniona, zawarta w wytycznych dot. kształtowania błękitno-zielonej infrastruktury na Klimatycznym Kwartale.
38	<i>Brakuje jej [zieleni] na ul. Starowisnej, Krakowskiej, Jozefa, Placu Nowym, Placu Wolnica.</i>	Uwagi uwzględnione. W Masterplanie wskazano typologię przestrzeni dla przestrzeni publicznych (ulic, placów itd.) w których wskazano rekomendacje m.in. dot. kształtowania zieleni oraz zawarto wytyczne dot. błękitno zielonej infrastruktury. W wytycznych wskazano bezwzględną ochronę zieleni istniejącej oraz wprowadzenie nowej zieleni wszędzie tam, gdzie to możliwe.
39	<i>Mała retencja, zwiększenie możliwości magazynowania wody, odbetonowanie części chodników/placów.</i>	
40	<i>Zielen dla miasta i mieszkańców - drzewa, zielone ściany, małe skwery kieszonkowe.</i>	
41	<i>Zieleni bardzo brakuje na placach Wolnica i Nowym.</i>	
42	<i>Nie sadić mini drzew tylko takie co urosną duże.</i>	
43	<i>W mieście jest dużo tzw. "placków betonowych" między drogami, w których mogłaby się pojawić zieleń; Na wielu pasach zieleni w środku lub obok ulicy mogłyby rosnąć drzewa dające cień.</i>	
44	<i>Sadzi się zbyt mało drzew i są one w miejsce usuwanych sadzone zbyt późno albo wcale.</i>	
45	<i>Na zbiegu Starowiśnej i Dajwór, u zbiegu Halickiej/Wawrzyńca) czy istniejących zielonych okienek np. Berka-Joselewicza.</i>	

46	<i>Paulińska, Miodowa), brak stosowania różnorodnej roślinności w tym wysokich krzewów, które mogłyby stanowić schronienie dla ptaków, zbyt mało wysokich drzew, wycinanie ich (np. na skwerze na rogu Ciemnej kiedyś rosły wspaniałe wysokie drzewa, po ich ścięciu stworzono food-park który zacieniany jest baldachimami....), podobna wycinka miała miejsce wzdłuż ul. w. Stanisława.</i>	
47	<i>Więcej dużych drzew.</i>	
48	<i>Problemy z retencją wody w okolicy Daszyńskiego, jak największe powierzchnie powinny być zazieleniane, np. tam gdzie to możliwe powinna być zielen zamiast płyt chodnikowych.</i>	
49	<i>Zielen, która obecnie występuje jest zaniedbana.</i>	Uwagi uwzględnione w Masterplanie w wytycznych dotyczących działań organizacyjnych.
50	<i>Sprzątanie, pielęgnacja, konserwacja [zieleni] - niedostateczna.</i>	
51	<i>W miarę możliwości uniknięcie sadzenia drzew w donicach; szukanie możliwości zwiększenia liczby przestrzeni, które można zazielenić (może zielen na przystankach - jak rozchodnik w W-wie?); szukanie rozwiązań, które zagwarantują cień np. na patelni ul.krakowskiej (tam spacer w upalne dni to koszmar).</i>	Uwaga uwzględniona w Masterplanie w wytycznych dot. kształtowania błękitno zielonej infrastruktury oraz zagospodarowania ulic i placów.
52	<i>Odejscie od drzewek w donicach. Więcej kolorowych kwiatów, tematycznych uliczek, alejek. Rośliny jako atrakcja.</i>	Uwaga uwzględniona w Masterplanie w wytycznych dot. błękitno-zielonej infrastruktury.
53	<i>Na terenach zielonych bardzo często porzucane są resztki jedzenia: zarówno celowo wyrzucone, by dokarmić ptaki (choć głównie są to bochenki chleba, których ptaki jeść nie powinny, a czasami nawet mięso), jak i śmieci wyrzucone przez turystów (butelki, resztki jedzenia, środki higieniczne). Jest to nie tylko nieestetyczne, ale przede wszystkim niebezpieczne dla wszystkich nie-ludzkich mieszkańców i wyjątkowo męczące dla opiekunów psów.</i>	Uwagi uwzględnione w Masterplanie w wytycznych dotyczących działań organizacyjnych.
54	<i>Ogólne zaniedbanie istniejącej zieleni - niewielkich skwerów (np. na rogu Miodowej/Starowiślnej, w pasie drogowym.</i>	
<b>Przestrzenie publiczne</b>		
55	<i>Planty Dietlowskie powinny zostać oświetlone.</i>	Uwaga uwzględniona, wskazano w wytycznych szczegółowych dla tej przestrzeni (zał. 1 do Masterplanu).
56	<i>Brakuje wybiegu dla psów.</i>	Uwaga przekazana jednostce koordynującej projekt. Szczegółowe zagospodarowanie przestrzeni publicznych będzie wykonywane w kolejnych etapach realizacji projektu.
57	<i>Więcej zieleni i miejsc do spacerów z psem oraz wybiegów dla psów ,</i>	
58	<i>Słabe oświetlenie chodnika ciąg ulic między Dietla a Miodową Brzozowa (numery parzyste) i Sebastiana.</i>	Uwaga uwzględniona, wskazano w wytycznych szczegółowych dla tej przestrzeni (zał. 1 do Masterplanu).
59	<i>Proszę też o rozważenie w wydawaniu zgód na ogródki - często gdy uwalnia się przestrzeń likwidując miejsce parkingowe zaraz powstaje tam duży ogródek, często uniemożliwiający swobodne przejście. Obecne przepisy ruchu w tym Kazimierza nie są respektowane ani kontrolowane (jeśli nie da się inaczej konieczne byłoby wprowadzenie wysuwanych słupków blokujących wjazd).</i>	Uwaga uwzględniona, zawarta w Masterplanie w wytycznych dot. kształtowania przestrzeni publicznych Klimatycznego Kwartału m.in. w zawartej w Masterplanie typologii przestrzeni oraz w wytycznych dot. działań organizacyjnych dot. kontroli i utrzymania porządku, a także weryfikacji powierzchni ulic przeznaczonych na ogródki gastronomiczne.
60	<i>Przenieść jak najwięcej życia nocnego na brzeg Wisły wzorem wielu miast europejskich.</i>	Uwaga odrzucona. Nabrzeże Wisły to jeden z największych terenów zieleni na Kazimierzu, wykorzystywany przez mieszkańców jako miejsce sportu i rekreacji. Przeniesienie lokali usługowych w tę lokalizację wpłynęłoby niekorzystnie na ilość zieleni w dzielnicy oraz ograniczyło dostępność nabrzeża.
61	<i>Okolice Starowiślnej i Halickiej wymagają uporządkowania oraz poprawy estetyki.</i>	Uwaga uwzględniona, zawarta w Masterplanie.
62	<i>Ogromnym problemem jest brak monitoringu miejskiego i niszczenie kamienic przez graficiarzy szczególnie w okolicach ulic Daszyńskiego i linii kolejowej - jest to fatalna wizytówka centrum miasta. Na ulicach nie widac patroli policji, jest sporo ludzi otwarcie spozywających alkohol na ulicach i parkach nizaleznie od pory dnia i nocy.</i>	Uwaga uwzględniona, w Masterplanie w wytycznych dot. działań organizacyjnych zawarto informacje dot. zwiększenia zasięgu monitoringu wizyjnego oraz zwiększenia częstotliwości patroli policji i straży miejskiej w celu utrzymania porządku i zwiększenia poczucia bezpieczeństwa użytkowników przestrzeni Klimatycznego Kwartału.
63	<i>Na chodnikach jest dużo "potykaczy" wszelkiej maści, od parkomatów, przez kosze na śmieci, po tablice z menu, donice, popielniczki, krzesła czy parasole na wysokości mojej głowy.</i>	Uwaga uwzględniona w Masterplanie w działaniach organizacyjnych.
<b>Inne</b>		
64	<i>Na obszarze Białych Mór po Solvayu powinna być zieleni urządzona w tym driving range i miejsca do ćwiczeń dla golfistów,</i>	Uwaga poza zakresem opracowania. Przekazana jednostce koordynującej projekt.
65	<i>Czyli puby i sklepy z alkoholem otwarte maksymalnie do godziny 22 w tygodniu oraz 23 w weekendy.</i>	Uwaga uwzględniona w Masterplanie w działaniach organizacyjnych.



66	<i>Oprócz hałasu generowanego przez klientelę, hałas z urządzeń klimatyzacyjnych i wentylacyjnych powinien zostać uregulowany przez miasto. Niedopuszczalne jest to co robi na podwórku kamienicy Restauracja u Doroty (wentylacja i klimatyzacja), lub co robi na ulicy wentylator chłodni ze sklepu żabka na rogu Bożego Ciała i Meiselsa, lub Wentylator z Careffoura na ulicy św. Agnieszki.,</i>	Uwagi zostały uwzględnione w Masterplanie w wytycznych dot. działań organizacyjnych.
67	<i>Choć jest to temat poruszany od dawna, problem hałasu ciągle się nie zmniejszył (nie licząc pierwszych tygodni pandemii, ale to chyba nie jest okres, do którego chcemy wracać). Hałas sprawia, że Kazimierz staje się wyjątkowo męczącym miejscem do życia. Mam to szczęście, że moja kamienica nie jest dotknięta problemem najmu krótkoterminowego, dlatego nie będę się na ten temat wypowiadać (jestem pewna, że ofiary sąsiedztwa airbnb napiszą o tym wiele) i skupię się na hałasie generowanym przez pijanych ludzi. Kamienice odbijają i potęgują dźwięki, dlatego w nocy nawet rozmowa lekko podniesionym głosem niesie się po całej ulicy. Koszmarem są jednak wrzaski, nieartykułowane dźwięki, pieśni, wulgaryzmy, wybuchy głośnego śmiechu, głośna muzyka puszczana z samochodów i klaksony, które są tutaj codziennością i to nie znającą ciszy nocnej. Nie wiem, ile już razy słyszałam, że "Wisła *** jest", "Hej sokoły" i szaleńcze okrzyki, które na ulicy, przy której już kilkakrotnie doszło do morderstw za pomocą noża, brzmią szczególnie przerażająco. W wakacje zdarzają się noce, podczas których nie ma ani chwili ciszy, bo gdy większość imprezujących wróci już do domu, a niedobitki nie wylęgą się jeszcze na ulicę, wjeżdża śmieciarka zbierająca szkło lub samochód czyszczący ulicę (oczywiście zdając sobie sprawę z konieczności ich działania). Kazimierz stał się lunaparkiem i pijalnią dla turystów, mieszkańców Krakowa i jego okolic. Widok oddającego w miejscu publicznym mocz mężczyzny jest właściwie już stałym elementem kazimierskiego krajobrazu. Ludzki kał też jest zresztą bardzo popularny: w niedomkniętych kamienicach, między samochodami czy w krzakach (nie zdawałam sobie sprawy z jego obecności, dopóki nie zamieszkałam z psem). W nocy alkohol spożywany jest często na ulicy (czy to wynoszony z knajp, czy kupiony w 24-godzinnych sklepach alkoholowych). Tym większym nieporozumieniem jest dla mnie pozwolenie na otwarcie czynnych 24h/dobę pijalni z tanim alkoholem, do którego ludzie często przychodzą się "dobić". Pijani ludzie nie tylko generują potworny hałas, część z nich stanowi poważne niebezpieczeństwo i znacznie wpływa na moje poczucie bezpieczeństwa. Nie wiem, jak można w tym miejscu wychowywać dzieci.</i>	Wskazano na konieczność zwiększenia zasięgu monitornigu wizyjnego oraz częstszych patroli straży miejskiej i policji w celu egzekwowania m.in. przestrzegania ciszy nocnej. Zarekomendowano również weryfikację wydanych pozwoleń na ogródki gastronomiczne i powierzchni przez nie zajmowanych, a także ograniczenie sprzedaży alkoholu.  Uwagi zostały przekazane również jednostce opracowującej uchwałę o Parku Kulturowym, która może wpłynąć na ograniczenie uciążliwości związanych z lokalami usługowymi oraz ruchem turystycznym.
68	<i>Zbyt mała liczba kamer, szczególnie w obszarach gdzie są jeszcze skupiska mieszkańców razem z słabym oświetleniem np. zaułek Plac Bawół/Józefa/Szeroka zmniejszają komfort i bezpieczeństwo poruszania się w nocy. Ponadto powinno wytyczyć się miejsca gdzie jeszcze są mieszkańcy i wokół nich wprowadzić strefę buforową chroniącą przed hałasem,</i>	
69	<i>Zmiany, które zostaną wprowadzone powinny się odbywać w porozumieniu z mieszkańcami i z szacunkiem do ich potrzeb. W dzielnicy Kazimierz bardzo trudno żyć z powodu hałasu, nadmiernego ruchu samochodowego wieczorami i w weekendy, nie jest bezpiecznie z powodu dużej ilości lokali i sklepów sprzedających alkohol. Brakuje podstawowych usług, zieleni. Nie ma również w centralnej części Kazimierza infrastruktury dla dzieci - plac zabaw itd.</i>	Uwaga została uwzględniona w Masterplanie w wytycznych dot. zarządzania projektem i jego promocją.  W Masterplanie wskazano potencjalne tereny zieleni do zagospodarowania jako obszary rekreacyjne.
70	<i>Mieszkańcy są wypychani z dzielnicy na rzecz turystów i usług oraz sklepów dla nich. Postępuje gentryfikacja obszaru i obawiam się, że za kilka lat będzie to wydmuszka dla turystów a nie żyjący obszar. Dla wielu miast Hala Targowa to powód do dumy. Dla Krakowa Hala Targowa, plac targowy wokół i ogromny nieład tej okolicy to powód do wstydu.</i>	Opinie zostały przyjęte, przekazane jednostce miejskiej koordynującej projekt.  Działania proponowane w Masterplanie mają za zadanie poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców, ograniczyć negatywne oddziaływanie lokali usługowych i ogródków gastronomicznych oraz zwiększyć ilość przestrzeni rekreacyjnych i publicznych skierowanych do mieszkańców.
64	<i>Kazimierz jest beznadziejnym miejscem do mieszkania, ponieważ zamieniony został w imprezownię. Trudno mówić o "piętnastominutowym mieście" w dzielnicy, gdzie są same knajpy i mieszkania pod wynajem krótkoterminowy, a brakuje usług dla mieszkańców.,</i>	