



PLAC GRZEGÓRZECKI

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

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

mgr Mikołaj Łątkowski

inż. arch. Mariam Masudi

dr Magdalena Ochał

mgr inż. arch. Maciej Rodak

dr Michał Wolański

mgr inż. arch. Anna Zasada

mgr inż arch. Bartosz Zimny

Gdańsk, 22 listopada 2021 r.

Spis treści

Zawartość raportu	4	OPINIE MIESZKAŃCÓW	19
WPROWADZENIE	6	01 Jednokierunkowa ul. Grzegórzecka	20
Obszar objęty konsultacjami	7	02 Droga dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej	24
Cel konsultacji	8	03 Targowisko	28
Przebieg konsultacji	9	04 Przystanek Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej	30
PRZEDMIOT KONSULTACJI	10	05 Transport miejski	32
Dlaczego Plac Grzegórzecki?	11	06 Zieleń i przestrzeń publiczne	34
Zieleń i przestrzeń publiczna	12	07 Ulica Blich	38
Budowa przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej	13	08 Aleja Daszyńskiego	40
Zrównoważona mobilność i zmiany klimatu	14	09 Miejsca postojowe	42
Koncepcja budowy Placu	15	REKOMENDACJE PROJEKTOWE	44
Proponowane zmiany w organizacji ruchu	16		
Zmiany w wyniku pandemii COVID-19	17		

Podstawa prawna

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

Zawartość raportu

W okresie od 6 do 29 października 2021 r. konsorcjum firm A2P2 architecture & planning oraz Wolański sp. z o.o. w ramach zadania pn. „Przeprowadzenie konsultacji społecznych projektu zagospodarowania Placu Grzegorzecckiego” zrealizowało proces partycypacyjny w sprawie zagospodarowania ulicy Grzegorzeckiej i okolic Hali Targowej. Zamówienie zostało wykonane na zlecenie Gminy Miejskiej Kraków, reprezentowanej przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie.

Raport zawiera opis przedmiotu konsultacji, podsumowanie zgłaszanych uwag oraz odniesienie się do ich treści.



Ryc. 1. Widok na obszar planowanej inwestycji w kierunku ul. Dietla
źródło: Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie



Ryc. 2. Widok na obszar planowanej inwestycji
w kierunku al. Daszyńskiego
źródło: Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie

WPROWADZENIE

Obszar objęty konsultacjami

Główny temat konsultacji to fragment dzielnicy Grzegórzki, określany jako Plac Grzegórzecki. Jest to teren obejmujący zachodnią część ulicy Grzegórzeckiej, pomiędzy jej stykiem z ulicą Dietla a skrzyżowaniem z ulicą Metalowców (szczegółowa mapa znajduje się na str. 16). Od południa Plac ograniczony jest Halą Targową, a od północy pierzeją kamienic. Konsultacjom poddano również otoczenie Placu Grzegórzeckiego, ponieważ planowane przekształcenia mogą mieć wpływ na jego funkcjonowanie (m.in. al. Daszyńskiego i ul. Blich). Obszar konsultacji rozszerzono również ze względu na sposób poruszania się użytkowników w obrębie Placu, w tym pieszy ruch tranzytowy przez jego obszar. W trakcie konsultacji zaprezentowano szerszy kontekst obszaru opracowania - układ drogowy obsługujący Plac i możliwe zmiany w jego układzie.

Konsultacje skierowano zarówno do mieszkańców obszaru objętego konsultacjami, jak i do osób prowadzących firmy na jego terenie. W rozmowach w punktach konsultacyjnych brali udział głównie mieszkańcy okolic Placu Grzegórzeckiego. Respondenci ankiety pochodzili z całego Krakowa oraz z obszarów podmiejskich.



Ryc. 3. Mapa przedstawiająca obszar objęty konsultacjami
źródło: opracowanie własne na podstawie geoportal.gov.pl

Cel konsultacji

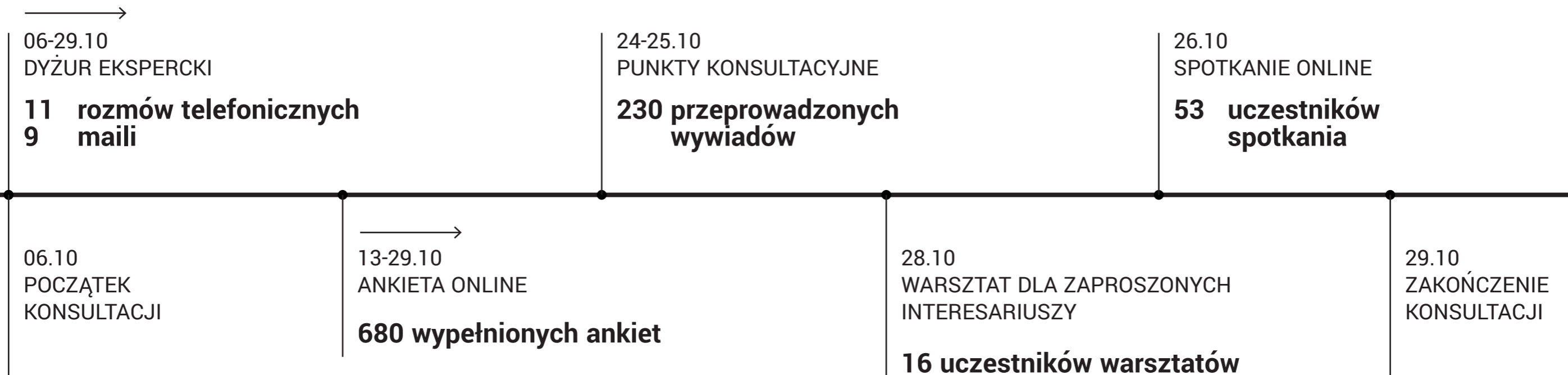
Celem konsultacji było poznanie opinii mieszkańców na temat budowy Placu Grzegórckiego oraz wynikających z niej zmian w zagospodarowaniu i funkcjonowaniu tego obszaru. W ramach konsultacji poddano ocenie m.in. takie kwestie jak organizacja węzła przesiadkowego w powiązaniu ze stacją PKP Grzegórzki czy zmiany w organizacji ruchu w rejonie węzła i jego otoczeniu.



Ryc. 4. Punkt konsultacyjny w sąsiedztwie targowiska
źródło: A2P2/Wolański

Przebieg konsultacji

Konsultacje ws. Placu Grzegórzeckiego i jego okolic trwały od 6 do 29 października 2021 r. W tym czasie zrealizowanych zostało kilka form konsultacji. Akcja promocyjna rozpoczęła się 28 września. W trakcie procesu konsultacyjnego przeprowadzono również rady techniczne z przedstawicielami kluczowych jednostek Urzędu Miasta.



PRZEDMIOT KONSULTACJI

Przedmiotem konsultacji było zagospodarowanie Placu Grzegórzeckiego oraz jego bezpośredniego otoczenia. Po zakończeniu inwestycji kolejowej Plac będzie pełnić rolę punktu przesiadkowego między koleją aglomeracyjną a liniami autobusowymi i tramwajowymi. Ze względu na krzyżowanie się w rejonie Hali Targowej kluczowych w skali śródmieścia tras rowerowych (istniejących i planowanych), będzie on również istotnym węzłem dla ruchu rowerowego. Budowa Placu wiąże się zarówno z nowym zagospodarowaniem przestrzeni, jak i zmianami w organizacji ruchu.

Dlaczego Plac Grzegórzecki?

Wizja nowego zagospodarowania Placu Grzegórzeckiego po raz pierwszy została wskazana w wyniku konsultacji społecznych terenów pod estakadą w 2019 roku. Proponowana zmiana wynikała z chęci poprawy jakości przestrzeni publicznej, z uwagi na potrzebę zapewnienia właściwego poziomu obsługi ruchu pasażerskiego przyszłego przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej oraz realizacji polityki transportowej i klimatycznej Krakowa. Już wtedy proponowano uspokojenie ruchu samochodowego w obrębie Placu oraz pierwszeństwo dla pieszych.

Ryc. 5. Wizja Placu Grzegórzeckiego przygotowana w ramach konsultacji społecznych zagospodarowania obszaru pod estakadą w 2019 roku.

źródło: A2P2

Zieleń i przestrzeń publiczna

Obszar Placu Grzegórzeckiego to obecnie przestrzeń w większości utwardzona i z niewielką ilością zieleni. Dlatego we wstępnych koncepcjach zagospodarowania Placu, zaproponowanych w 2020 r. przez Zarząd Zieleni Miejskiej, wprowadzono drzewa, zielenią niską oraz meble miejskie, które miały poprawić jakość przestrzeni publicznych. Podkreślano także rolę wizualnego i funkcjonalnego połączenia al. Daszyńskiego i ul. Dietla.

Wprowadzenie zieleni oraz elementów retencjonujących wodę opadową było podyktowane m.in. miejskimi działaniami związanymi z przygotowaniem miasta na zmiany klimatu.

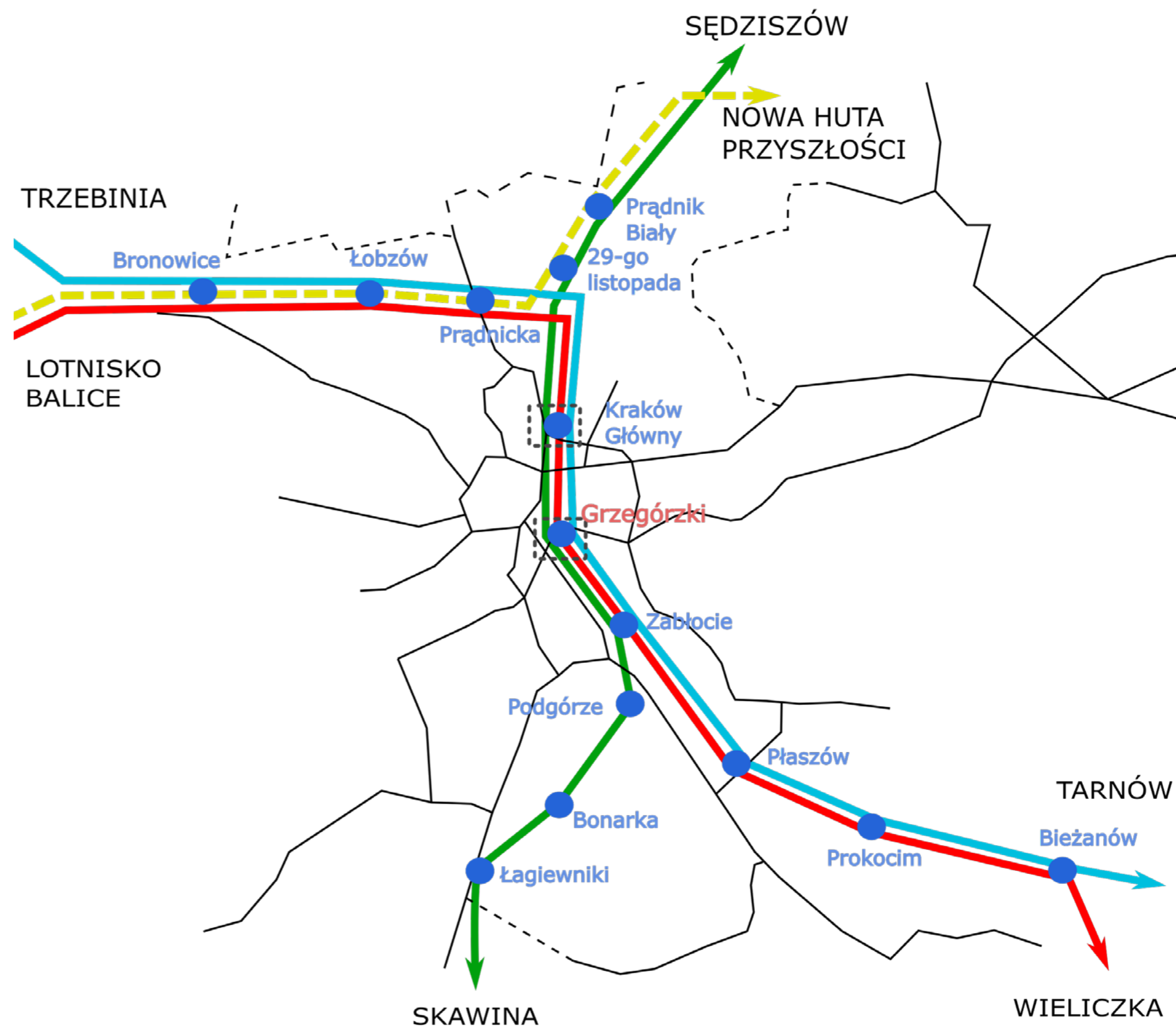


Ryc. 6. Historyczny widok na Planty Dietlowskie
źródło: <https://www.facebook.com/krakow.ciekawostki.tajemnice.stare.zdjecia>

Budowa przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej

Budowa przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Kraków Grzegórzki rozpoczęła się w 2018 roku. Stacja ta będzie obsługiwać trzy linie kolejowe i jest najbliższym przystankiem względem Starego Miasta, Kazimierza, Grzegórzek oraz Wesolej. Bezpośrednia lokalizacja przy przystankach tramwajowych i autobusowych oraz drogach dla rowerów biegnących w kierunku wschód-zachód i północ-południe będzie zapewniała możliwość szybkiej i wygodnej przesiadki na inne formy transportu, co może sprzyjać wysokiej liczbie użytkowników przystanku kolejowego. W „Studium wykonalności dla Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na terenie Krakowa” szacuje się, że w szczycie porannym w ciągu godziny z przystanku może korzystać nawet ok. 3350 osób.

Odpowiedzią na potrzeby związane z obsługą ruchu pasażerskiego pomiędzy przystankami kolejowymi i autobusowymi oraz strategicznym parkingiem rowerowym planowanym pod estakadami jest węzeł przesiadkowy, który umożliwi wszystkim bezpieczne i wygodne użytkowanie tej przestrzeni.



Ryc. 7. Schemat przebiegu linii Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej wraz z przystankami.

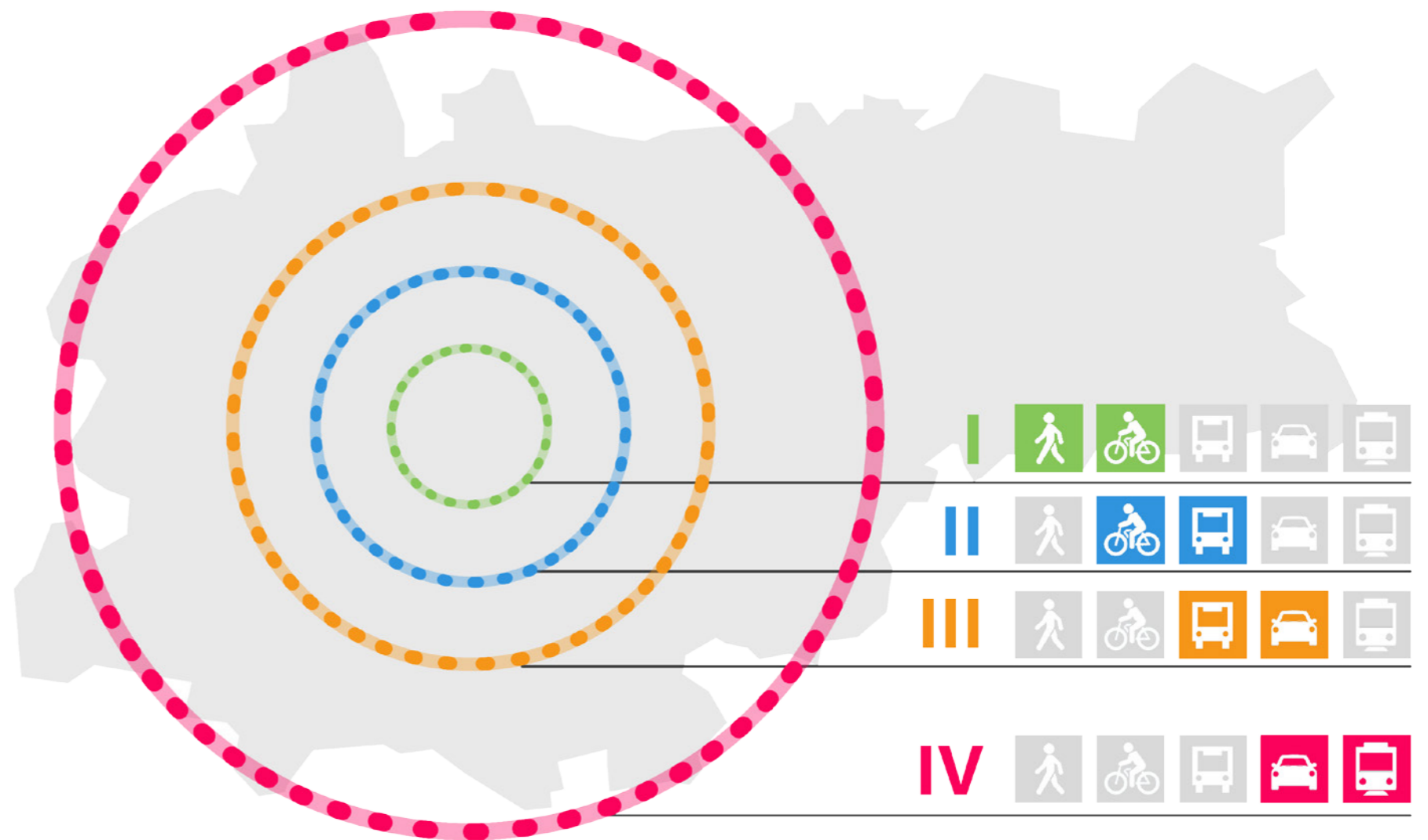
źródło: opracowanie własne na podstawie Studium wykonalności dla Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na terenie Krakowa

Zrównoważona mobilność i zmiany klimatu

Proponowane urządzenie Placu Grzegórzeckiego oraz zmiany w organizacji ruchu wynikają również z prowadzonej przez Kraków polityki transportowej oraz działań na rzecz mitygacji i zapobiegania negatywnym skutkom zmian klimatu.

Wprowadzenie zieleni wysokiej oraz krzewów jest podyktowane chęcią poprawy mikroklimatu. Ma pozwolić na ograniczenie przegrzewania się Placu, poprawę bioróżnorodności i retencjonowania wód deszczowych.

Celem działań związanych z mobilnością jest poprawa skuteczności i komfortu użytkowania transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego w granicach II obwodnicy Krakowa. Dzięki tym działaniom transport zbiorowy może stać się skuteczną alternatywą dla części podróży autem dzięki częstotliwości, krótszemu czasowi podróży i wygodzie przesiadek. Plan zakłada zachowanie niezbędnego dostępu transportem indywidualnym dla mieszkańców i przedsiębiorców.



Ryc. 8. Schemat podziału zadań przewozowych w Krakowie w oparciu o obwodnice miasta
źródło: krakow.pl

Konceptcja budowy Placu

Pierwsza całościowa koncepcja dla Placu Grzegórzeckiego została przedstawiona przez Zarząd Zieleni Miejskiej pod koniec 2020 roku. Zaproponowano wprowadzenie znacznej ilości zieleni wysokiej, drogę dla rowerów po południowej stronie ul. Grzegórzeckiej, reorganizację miejsc postojowych wraz ze zmniejszeniem ich obecnej liczby oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu w stronę ul. Dietla.

Zaprezentowana koncepcja spotkała się z krytyką części mieszkańców oraz ekspertów, która stała się jedną z bezpośrednich przyczyn do organizacji konsultacji społecznych Placu Grzegórzeckiego.

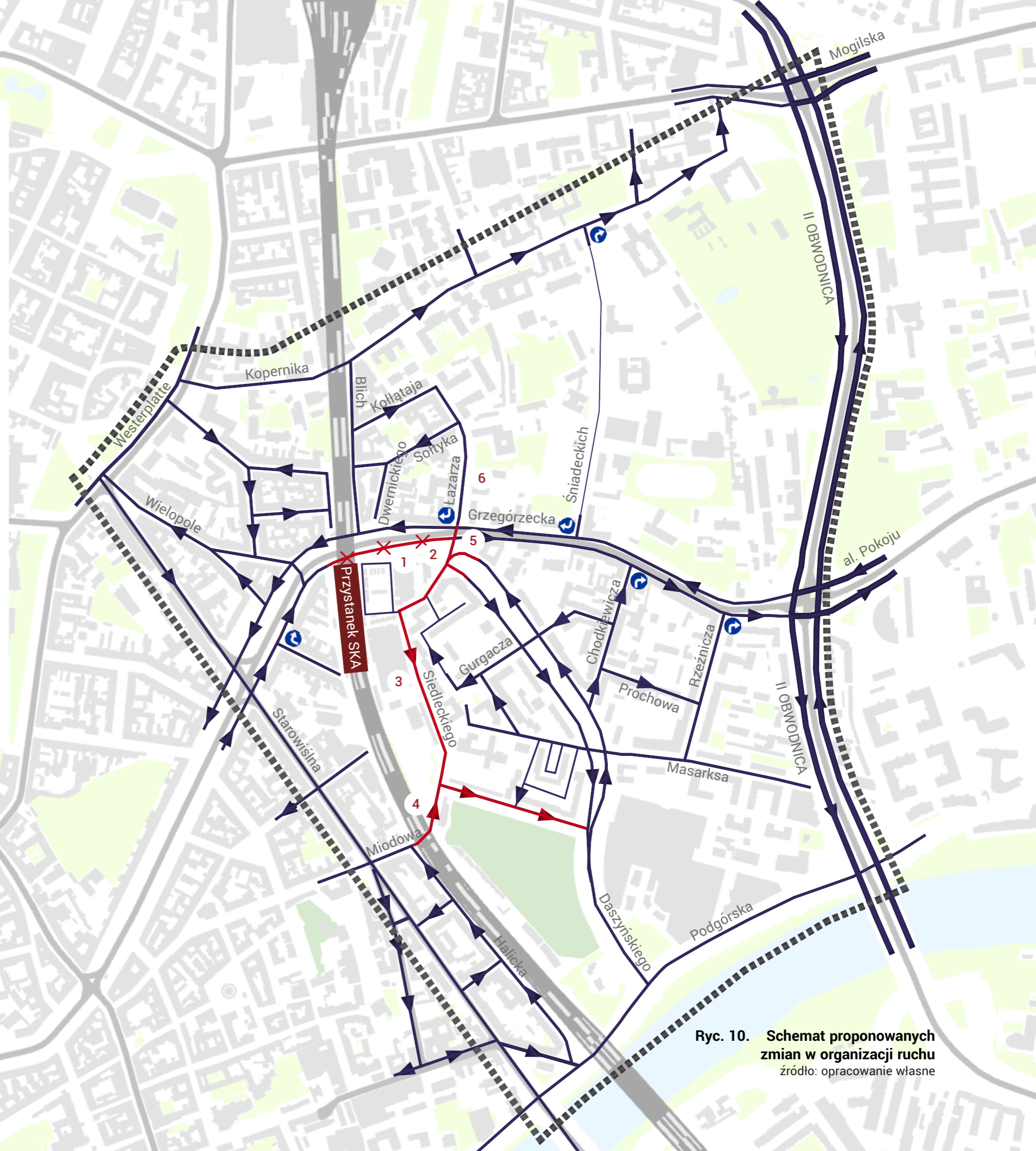


Ryc. 9. Wizualizacja koncepcji zagospodarowania Placu Grzegórzeckiego
źródło: Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie

Proponowane zmiany w organizacji ruchu

Proponowane w koncepcji przebudowy Placu Grzegórzeckiego zmiany w organizacji ruchu były przedstawiane i omawiane w trakcie konsultacji społecznych. Zmiany te zakładają m.in.:

- [1] wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Grzegórzeckiej od skrzyżowania z ul. Metalowców do ul. Wielopole,
- [2] przebudowę ul. Metalowców jako dwukierunkowej,
- [3] zmianę kierunku ruchu na ul. Siedleckiego,
- [4] zmianę kierunku ruchu na ul. Miodowej,
- [5] zakaz wyjazdu z al. Daszyńskiego na ul. Grzegórzecką (w celu ograniczenia ryzyka wystąpienia ruchu tranzytowego na al. Daszyńskiego po wprowadzeniu jednego kierunku ruchu na ul. Grzegórzeckiej),
- [6] wprowadzenie nakazu jazdy w prawo z ul. Łazarza.



Ryc. 10. Schemat proponowanych zmian w organizacji ruchu
źródło: opracowanie własne

Zmiany w wyniku pandemii COVID-19

Pierwszym, wykonanym w formie rozwiązania „tymczasowego” elementem koncepcji Placu Grzegórzeckiego, była droga dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej. Powstała w pierwszej połowie 2020 r., jako odpowiedź na wymagania stawiane miastom przez pandemię COVID-19. Jeden z pasów ruchu ul. Grzegórzeckiej przeznaczony został na drogę dla rowerów, a ruch samochodów w kierunku ronda Grzegórzeckiego został przekierowany na istniejący pas autobusowo-tramwajowy.

Na podstawie danych Urzędu Miasta Krakowa natężenie ruchu rowerowego na drodze dla rowerów na ul. Grzegórzeckiej było najniższe w lutym 2021 r. i wynosiło ok. 20 000 podróży w ciągu miesiąca, a najwyższe w czerwcu 2021 r. i wynosiło ok. 70 000 podróży w ciągu miesiąca.

Jedną z przyczyn podjęcia decyzji o konieczności przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących Placu Grzegórzeckiego było kwestionowanie przez część mieszkańców przydatności powstałej w ul. Grzegórzeckiej drogi dla rowerów.



Ryc. 11. Widok na drogę dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej
źródło: Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

OPINIE MIESZKAŃCÓW

W rozdziale przedstawiono podsumowanie wszystkich opinii uczestników konsultacji społecznych na temat Placu Grzegórzeckiego w podziale na 9 tematów. Podsumowanie zostało uzupełnione wykresami z ankiety online.

01 Jednokierunkowa ul. Grzegórzecka



Uczestnicy konsultacji wyrazili przeciwstawne opinie dotyczące zmian proponowanych na ulicy Grzegórzeckiej. Część z nich pozytywnie ocenia uspokojenie ruchu samochodowego, inni krytykowali ograniczenia komunikacyjne.

Osoby akceptujące proponowane zmiany wskazywały, że ul. Grzegórzecka ma charakter przelotowy, choć nie jest do tego przystosowana. Jest zbyt wąska, przez co duże natężenie ruchu powoduje na niej korki i uciążliwości związane z hałasem. Użytkownicy tej przestrzeni zwracali także uwagę na niewystarczającą szerokość chodników, po których trudno poruszać się, także z uwagi na parkujące przy ulicy samochody. W opinii części uczestników konsultacji uspokojenie ruchu jest korzystne, ponieważ zmniejszy hałas i zanieczyszczenie powietrza, dzięki czemu podniesie się komfort życia mieszkańców. Wiele osób oceniało to rozwiązanie pozytywnie, ponieważ zwiększa ono bezpieczeństwo użytkowników Placu poruszających się pieszo, rowerem i komunikacją zbiorową. Pozytywnie oceniono także wprowadzenie dodatkowej przestrzeni publicznej, która ma rozwiązać problem obecnej dominacji ruchu samochodowego na całej ulicy.

„Super pomysł dla poprawy komfortu i bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Eliminacja tranzytu samochodów wyeliminuje ewentualne utrudnienia dla tramwajów i autobusów komunikacji miejskiej (w kierunku ronda Grzegórzeckiego).”

Według opinii rozmówców, którzy negatywnie oceniali proponowane zagospodarowanie, Grzegórzecka ma charakter ulicy przelotowej, ponieważ w okolicy nie ma dla niej alternatyw. Według nich zmniejszenie przepustowości w rejonie Placu Grzegórzeckiego nie będzie miało żadnych pozytywnych stron, jeśli nie wprowadzi się najpierw innego sposobu poruszania się autem zarówno po Grzegórzeckach, jak i dookoła nich. W opinii rozmówców nie pomaga w tym zakorkowana II obwodnica. Podkreślają, że wprowadzenie proponowanych zmian w organizacji ruchu wywoła powstawanie korków zarówno na Grzegórzeckiej, jak i na mniejszych, sąsiadujących z nią ulicach. W opinii mieszkańców Grzegórek takie rozwiązanie utrudni im dojazdy do miejsc zamieszkania, ponieważ będą musieli korzystać z dużo dłuższych tras. Zwrócili także uwagę, że korzystają z samochodów w swoich codziennych aktywnościach i wprowadzenie proponowanych rozwiązań utrudni im życie w obliczu braku alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych. Ponadto w opinii części uczestników konsultacji powstający węzeł komunikacyjny nie będzie na tyle popularny, aby wymagać dużych ograniczeń w ruchu, a sam przystanek SKA koniecznie powinien mieć zapewniony dobry dojazd samochodowy.

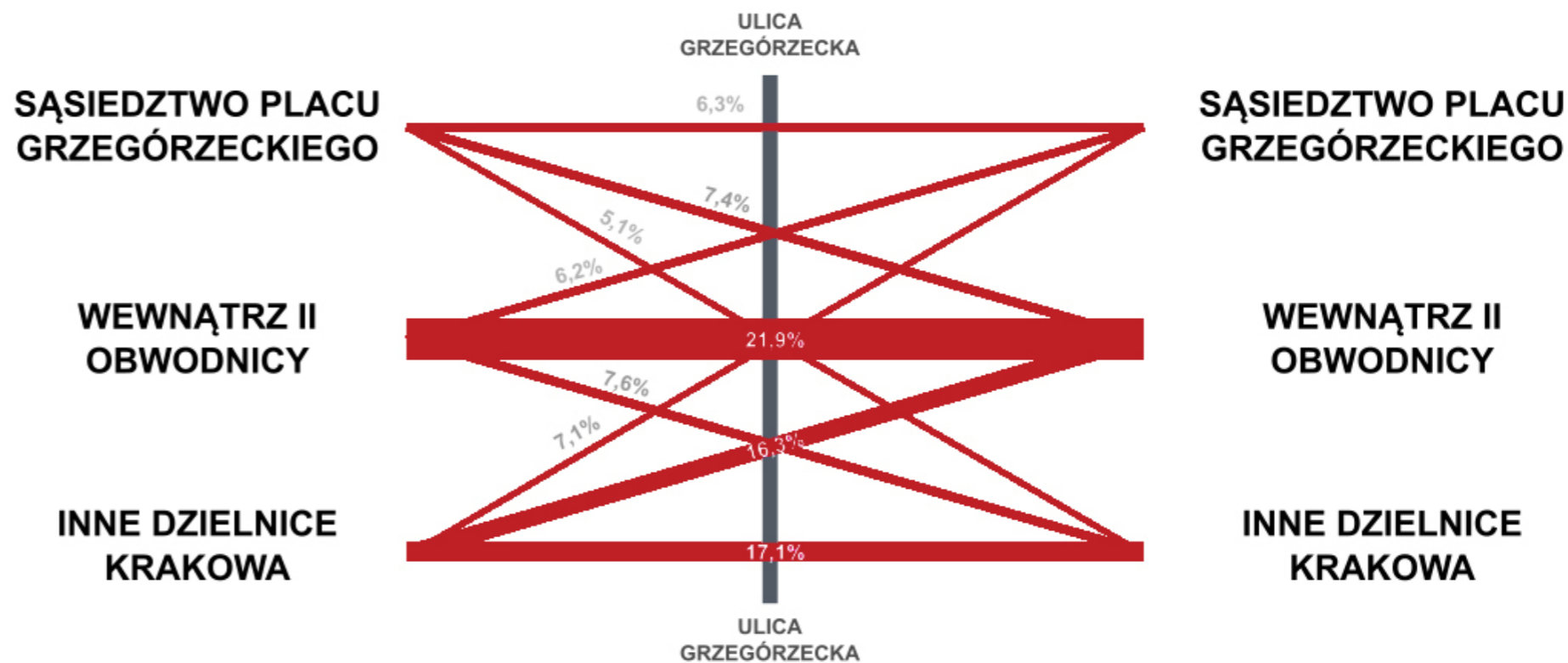
„Propozycja jest ciekawa dla osób z zewnątrz, dojeżdżających do tego miejsca jako docelowego lub tranzytowego (komunikacja zbiorowa). Niestety, dla mieszkańców okolic, korzystających z transportu samochodowego, będzie to codzienna gehenna, jaką za nasze pieniądze zafunduje nam nasze miasto. Jestem zatem przeciwny, o ile nie zaproponuje się rozwiązania udrażniającego ruch samochodów.”

O opinię na temat jednokierunkowej ul. Grzegorzeckiej zapytano również w ankiecie online.

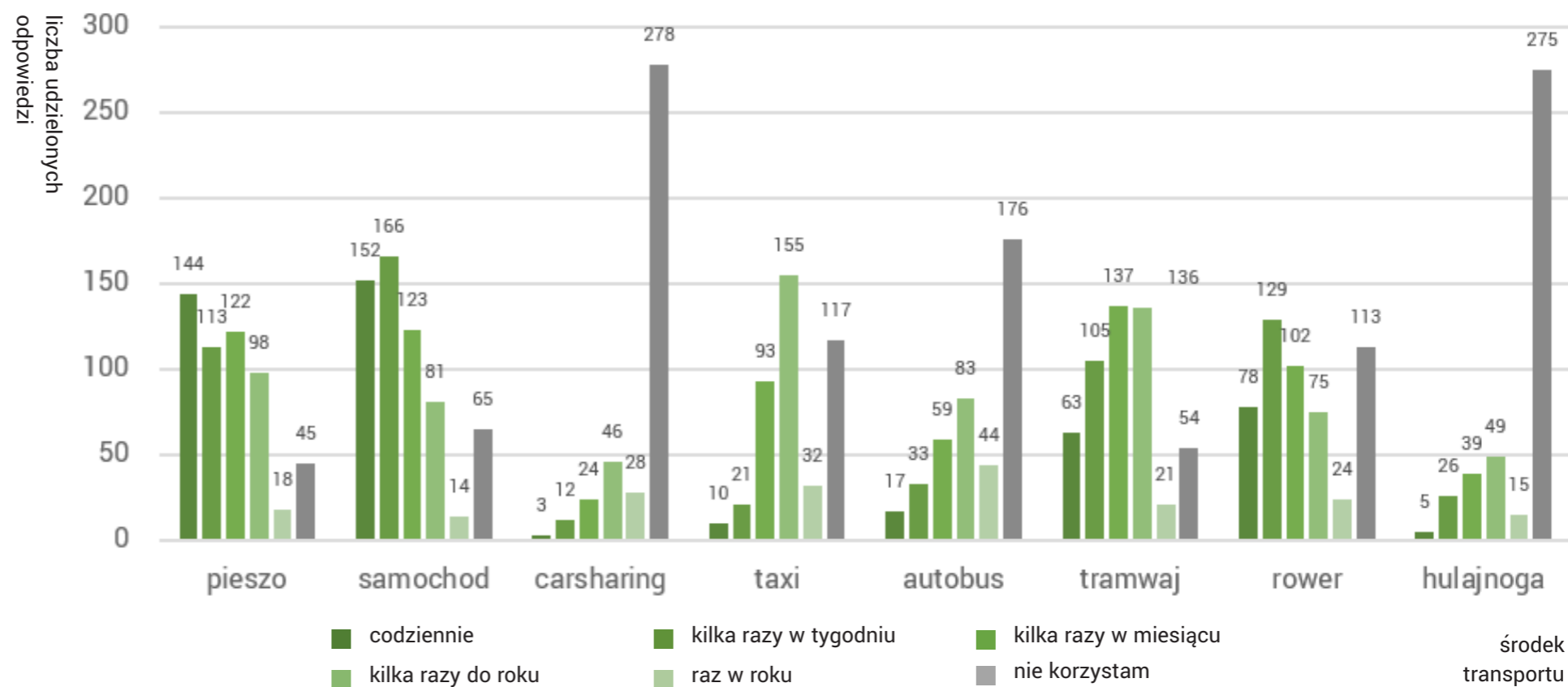
W pytaniach otwartych ankiety można było wskazać pozytywy i negatywy wprowadzenia jednokierunkowego ruchu samochodów na ulicy Grzegorzeckiej. Respondenci przekazali **162** odpowiedzi pozytywnych, **429** negatywnych (łącznie z negatywami wpisanymi w pytaniu o pozytywy) oraz **7** uwag stwierdzających brak wpływu zmiany na ich codzienne życie.

W ankiecie internetowej zapytano o to, w jaki sposób użytkownicy przestrzeni poruszają się po ul. Grzegorzeckiej i Dietla. Pytanie to miało możliwość wielokrotnego wyboru. Najwięcej osób (536) porusza się w tej przestrzeni samochodem. Niewiele mniej, bo 495 ankietowanych wskazuje na podróżę piesze, 113 osób współdzieli samochód. Użytkownicy komunikacji autobusowej to ogółem 236 respondentów, znacznie więcej użytkowników korzysta z tramwaju (462) oraz roweru (408). Podsumowując, w ankiecie łącznie 649 razy wskazano na przemieszczanie się samochodem lub korzystanie z carsharingu, a 1601 razy na pozostałe środki transportu, w tym podróżę piesze.

Spośród wszystkich pieszych, największa ich liczba (144, co stanowi 29,1%) robi to codziennie. 113 osób chodzi pieszo kilka razy w miesiącu (24,6%). Najwięcej osób, które korzystają z samochodu, robi to kilka razy w tygodniu, (166 osób, co stanowi 31% wszystkich kierowców), nieco mniej (152 osoby), 28,4% korzysta z samochodu codziennie.

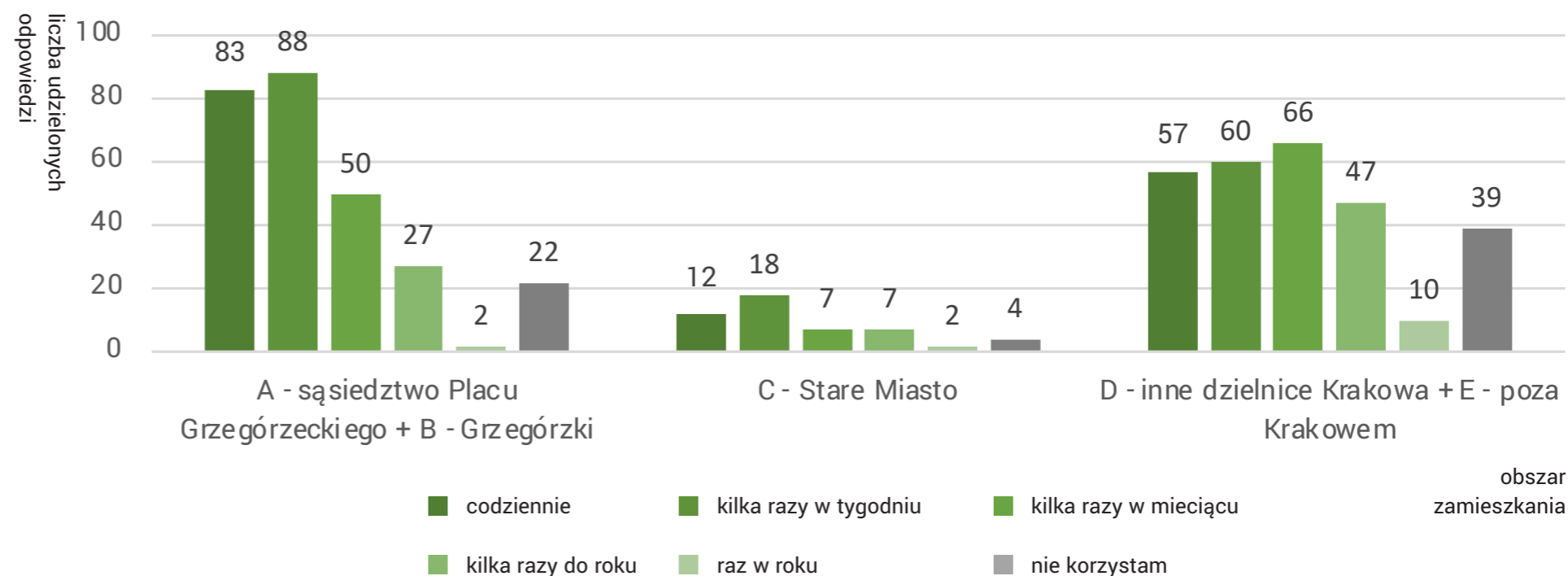


Schemat przedstawia główne relacje podróży respondentów ankiety, którzy przemieszczają się przez obszar Placu Grzegorzecznego. Udział poszczególnych form podróży został przedstawiony na poniższym wykresie.



Wykres przedstawia odpowiedź na pytanie: W jaki sposób porusza się Pan/Pani po ul. Grzegorzeckiej i Dietla? Pytanie wielokrotnego wyboru.

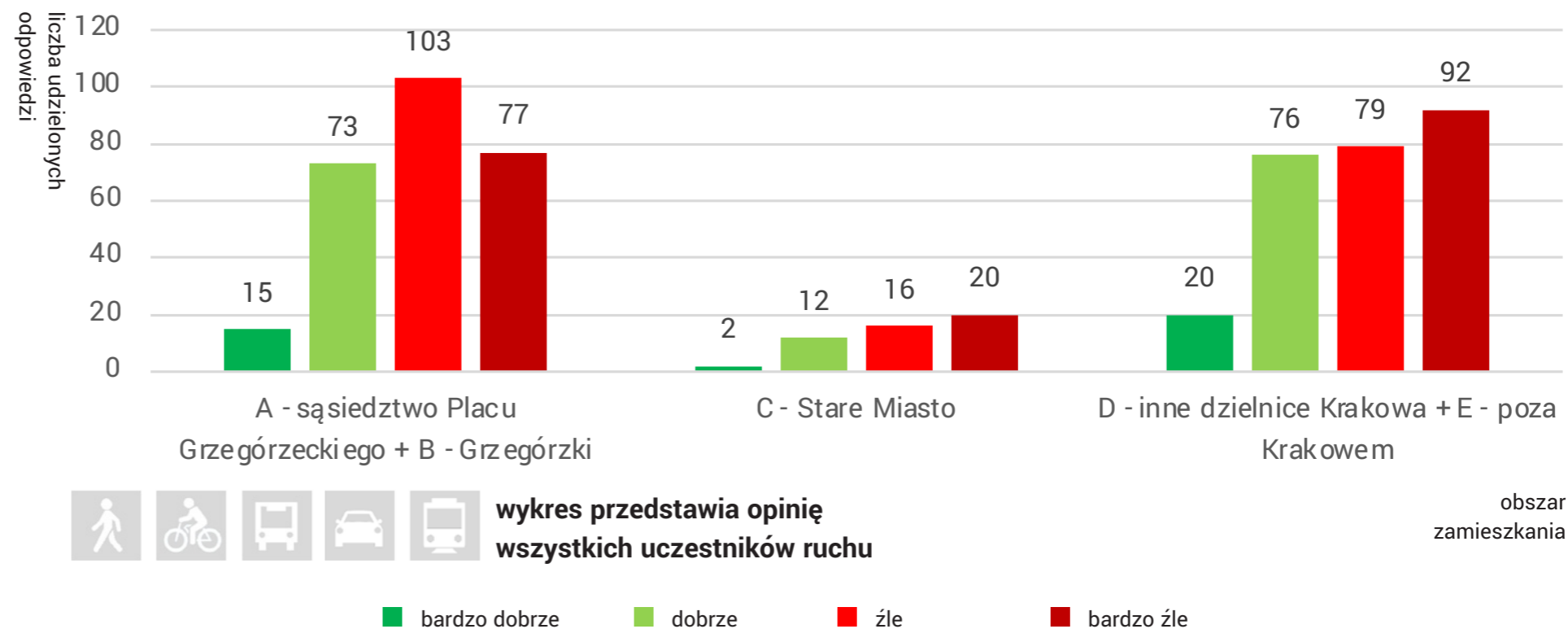
Jedno z pytań w ankiecie online dotyczyło również kwestii jak często respondenci poruszają się ulicą Grzegorzeczką i Dietla. Osoby mieszkające w bezpośrednim sąsiedztwie Placu lub w dzielnicy najczęściej korzystają z samochodu kilka razy w tygodniu (88 osób) lub codziennie (83). Mieszkańcy innych dzielnic Krakowa oraz osoby spoza Krakowa korzystają z podróży samochodowych w sposób zróżnicowany, podobna liczba osób wskazała, że korzysta z ww. ulic codziennie (57), kilka razy w tygodniu (60) czy kilka razy w miesiącu (66). Wysoki odsetek osób z tej grupy (39 osób) nie korzysta z samochodu,



Wykres przedstawia ocenę odpowiedzi na pytanie: Jak często porusza się Pan/Pani po ulicach Grzegorzeczkiej i Dietla samochodem prywatnym/służbowym?
Liczba osób, które odpowiedziały na to pytanie: 436

W ankiecie online pytano również o komfort przemieszczania się po ulicach Grzegorzeczkiej i Dietla samochodem.

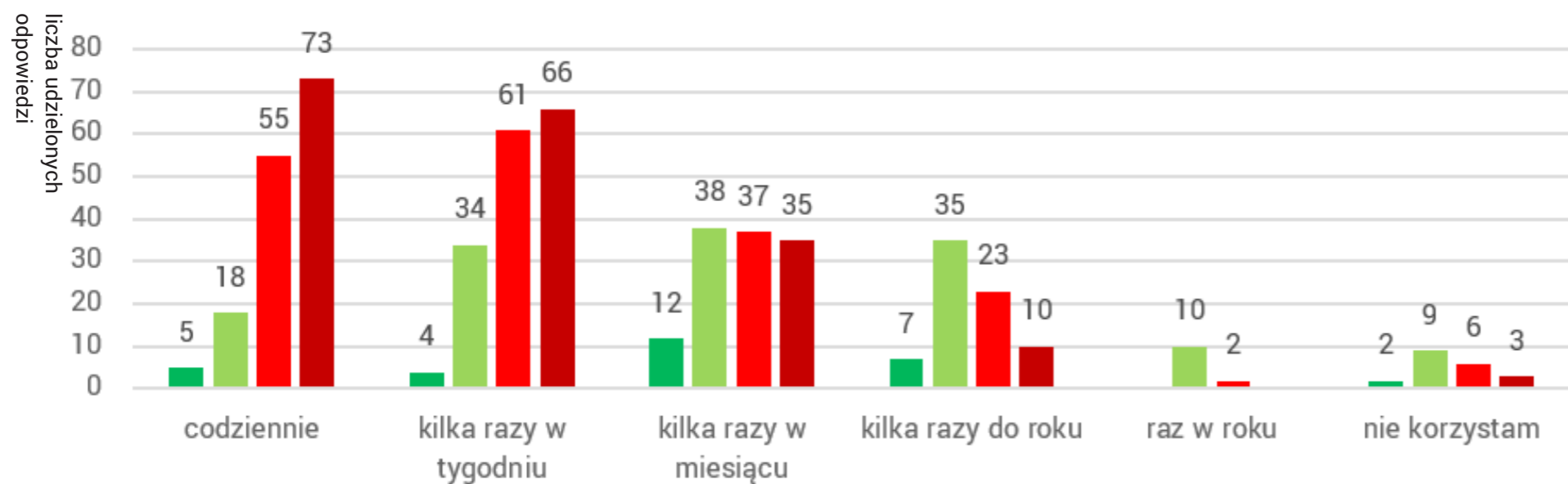
Spośród wszystkich ankietowanych mieszkańców Grzegórek oraz otoczenia Placu Grzegorzecznego, największa ilość (107 osób) ocenia komfort przemieszczania się samochodem jako zły, 77 osób uważa, że jest on bardzo zły. Niewiele mniej respondentów (77) wskazuje, że komfort przemieszczania się samochodem jest dobry. Jedynie 15 osób wskazało, że komfort jest bardzo dobry. Zdania na ten temat są zatem podzielone. Rozkład odpowiedzi wśród mieszkańców innych dzielnic lub spoza Krakowa był podobny. Najwięcej osób wskazało, że jest on bardzo zły (92) i zły (79). 76 osób w tej grupie oceniło komfort jako dobry, a 20 jako bardzo dobry.



Wykres przedstawia opinię wszystkich uczestników ruchu

Wykres przedstawia ocenę komfortu przemieszczania się samochodem w ul. Grzegorzeczkiej na podstawie wszystkich odpowiedzi w ankiecie online.
Liczba odpowiedzi na pytanie: 585

Komfort przemieszczania się samochodem, w ocenie osób przemieszczających się samochodem, oceniany jest najniżej przez osoby korzystające z tej przestrzeni w ten sposób najczęściej. 73 ankietowanych podróżujących samochodem przez ul. Grzegórzecką codziennie ocenia komfort jazdy na zły lub bardzo zły, 66 osób podróżujących ulicą kilka razy w tygodniu, również ocenia komfort jako bardzo zły. Osoby podróżujące ulicą rzadziej postrzegają komfort lepiej; podobna liczba podróżujących kilka razy w miesiącu postrzega komfort dobrze, źle i bardzo źle, natomiast wśród podróżujących rzadziej ocena jest przede wszystkim dobra.



 wykres przedstawia opinię osób poruszających się samochodem

częstotliwość korzystania

■ bardzo dobrze ■ dobrze ■ źle ■ bardzo źle

Wykres przedstawia ocenę komfortu przemieszczania się samochodem po ul. Grzegórzeckiej i Dietla (**tylko przez osoby przemieszczające się samochodem**) w zależności od częstotliwości podróżowania samochodem po ulicy. Liczba odpowiedzi na pytanie: 545

Komentarz

Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego wymaga wyprzedzającego przeanalizowania konsekwencji tych zmian dla mieszkańców. Być może zasadnym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie ich w formule testowej (tymczasowej organizacji ruchu).

W ocenie części respondentów zmiana układu ulicy niesie zarówno korzyści (poprawa bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszych, użytkowników transportu zbiorowego i rowerzystów), jak i ryzyka (zwiększenie czasu podróży). Jeśli ulica byłaby przekształcana w jednokierunkową, należałoby myśleć o poprawie częstotliwości połączeń transportu zbiorowego.

02 Droga dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej



źródło: Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

Uczestnicy konsultacji wyrazili bardzo zróżnicowane opinie dotyczące obecnej i proponowanej drogi dla rowerów na ulicy Grzegórzeckiej. Z jednej strony obecne rozwiązanie jest oceniane bardzo pozytywnie ze względu na ułatwienie w poruszaniu się rowerem po Grzegórkach - zarówno w obrębie dzielnicy, jak i przejazdem. W opinii rozmówców oddzielenie ruchu rowerowego od samochodowego zwiększyło płynność i szybkość jazdy, a także jej bezpieczeństwo. Trasa ta jest uznawana za jedyną, która umożliwia sprawny przejazd w tej części miasta.

„Wydzielona ścieżka rowerowa jest tam bardzo potrzebna. Jechanie tym samym pasem co samochody jest niekomfortowe i niebezpieczne, tym bardziej że dużo samochodów tam parkuje. Często też są remonty chodnika i wprowadzanie pieszych na ulicę, po której jeżdżą samochody, co nie jest bezpieczne.”

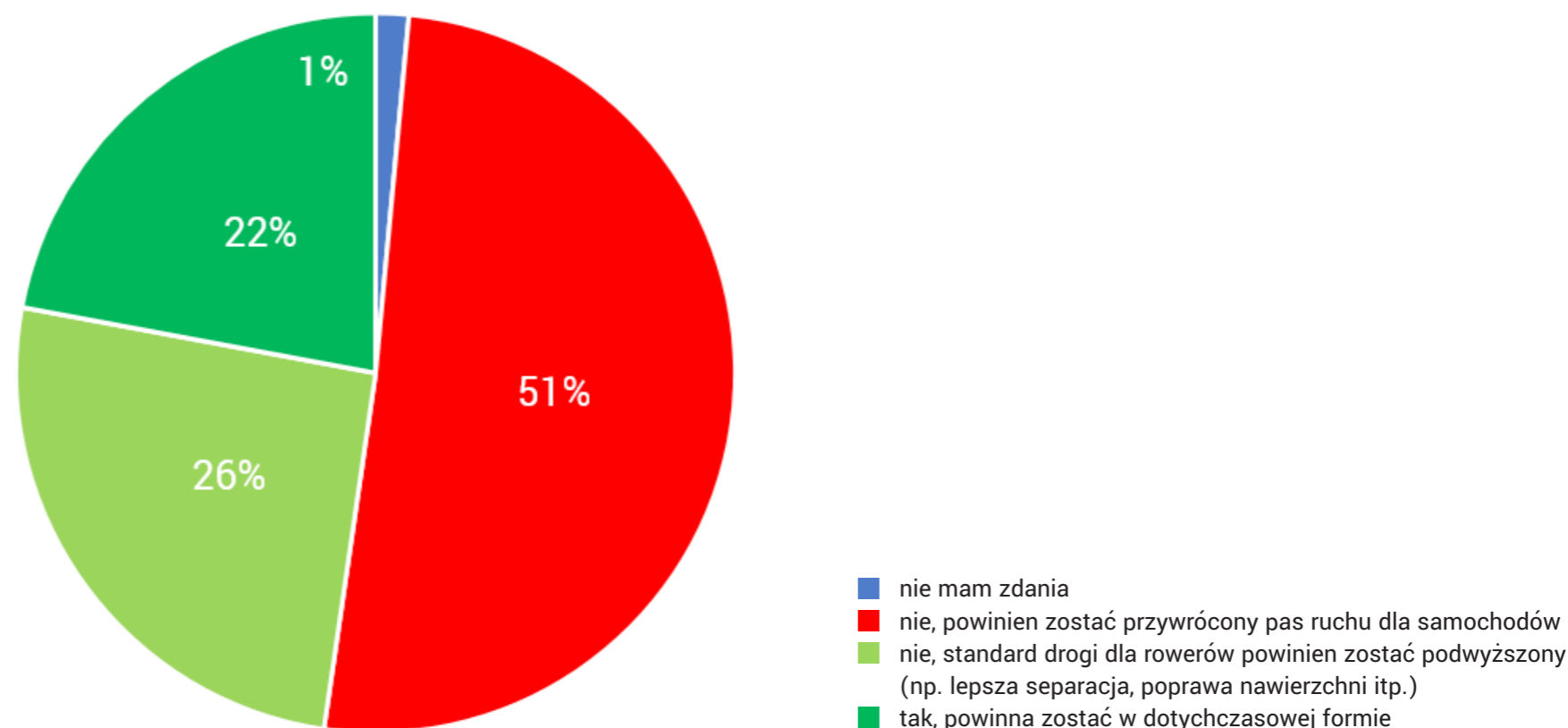
Z drugiej strony wiele osób wskazało na to, że droga dla rowerów jest obecnie wykorzystywana przez bardzo mało osób i przez większość czasu jest pusta, podczas gdy samochody stoją w korku. Dodatkowo utrudnienie w ruchu dotyczy nie tylko indywidualnych kierowców, ale także tramwajów, które przez wprowadzenie samochodów na torowisko zaczęły mieć opóźnienia. Jako problematyczną wskazywano także niską widoczność rowerzystów na skrzyżowaniach, która prowadzi do występowania kolizji z samochodami i pieszymi przy wylotach ulicy Metalowców i Łazarza oraz alei Daszyńskiego. Część rozmówców sugerowała, że w tych miejscach konieczne jest wprowadzenie sygnalizacji świetlnej.

„Droga rowerowa wytyczona na pasie ruchu dla samochodów jest bez sensu. Przez pół roku jest pusta, a w pozostałym czasie korzystają z niej głównie dostawcy. Mieszkańcy stoją w korkach, niezależnie od tego, czy jadą samochodem czy MPK.”

Podobnie przeciwstawne były oceny rozwiązań proponowanych dla ruchu rowerowego. Wielu rozmówców oceniało je jako bezpieczniejsze i bardziej komfortowe dla rowerzystów. Ograniczone zostanie niebezpieczeństwo kolizji i ułatwione włączanie się do ruchu z mniejszych uliczek Grzegórek. Duża grupa rozmówców wskazywała jednak, że przyszła droga dla rowerów może być używana w równie niewielkim stopniu, jak obecnie, podczas gdy zajmować będzie przestrzeń, którą można by przeznaczyć na pas dla ruchu samochodowego. Dodatkowo część rozmówców uważa, że lepszym rozwiązaniem w nowym zagospodarowaniu byłaby ścieżka rowerowa biegnąca wzdłuż alei Daszyńskiego.

Uczestnicy konsultacji wskazali na to, że nowa droga dla rowerów powinna znaleźć się po północnej stronie ulicy Grzegórzeckiej i być wyraźnie poprowadzona na Placu, co ułatwiłoby korzystanie z niej w połączeniu z innymi ulicami. Dodatkowo kilkoro rozmówców podkreśliło, że droga ta powinna być dwukierunkowa, żeby realnie usprawnić ruch rowerowy w okolicy.

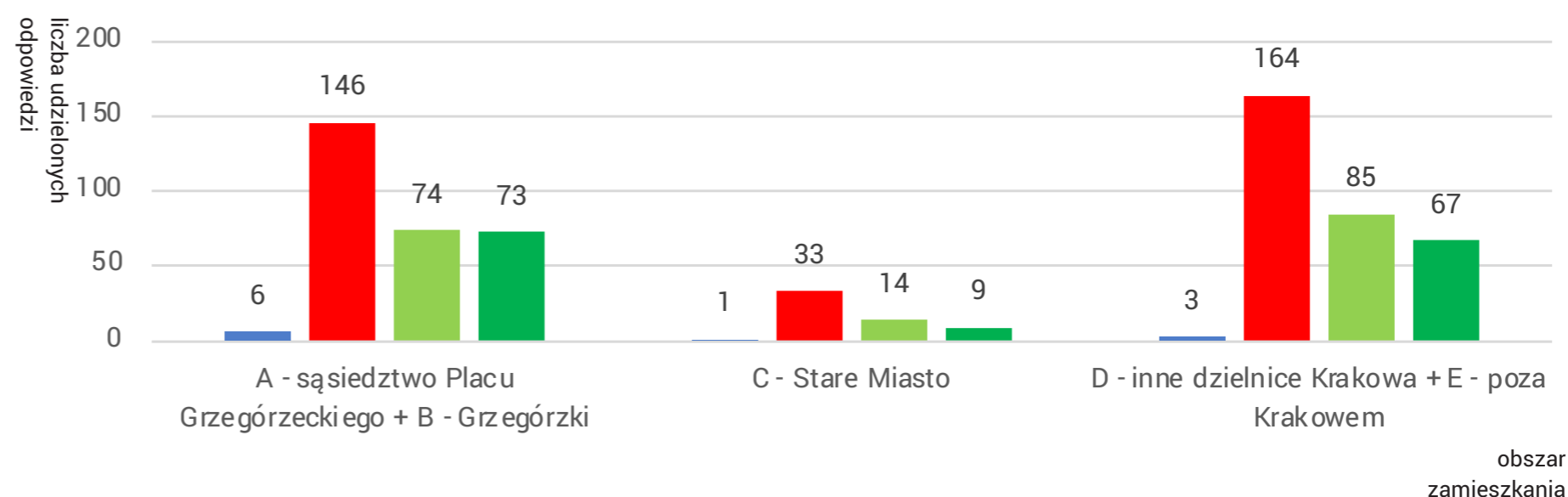
Odpowiedzi respondentów ankiety online również przedstawiają podzielone opinie dotyczące funkcjonowania drogi dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej. Nieco ponad połowa respondentów (51%) uważa, że ścieżka rowerowa powinna zostać zlikwidowana. Podobna ilość respondentów (48%) uważa, że ścieżka rowerowa w ulicy Grzegórzeckiej powinna zostać. 26% respondentów oczekuje, że infrastruktura rowerowa zostanie poprawiona



Wykres przedstawia odpowiedzi na pytania: Czy Pana/Pani zdaniem droga dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej powinna pozostać w dotychczasowej formie (wyznaczona na pasie ruchu)?
Liczba odpowiedzi na pytanie: 675

Odpowiedzi na pytanie dotyczące zachowania drogi dla rowerów przeanalizowano również pod kątem miejsca zamieszkania, wieku oraz płci.

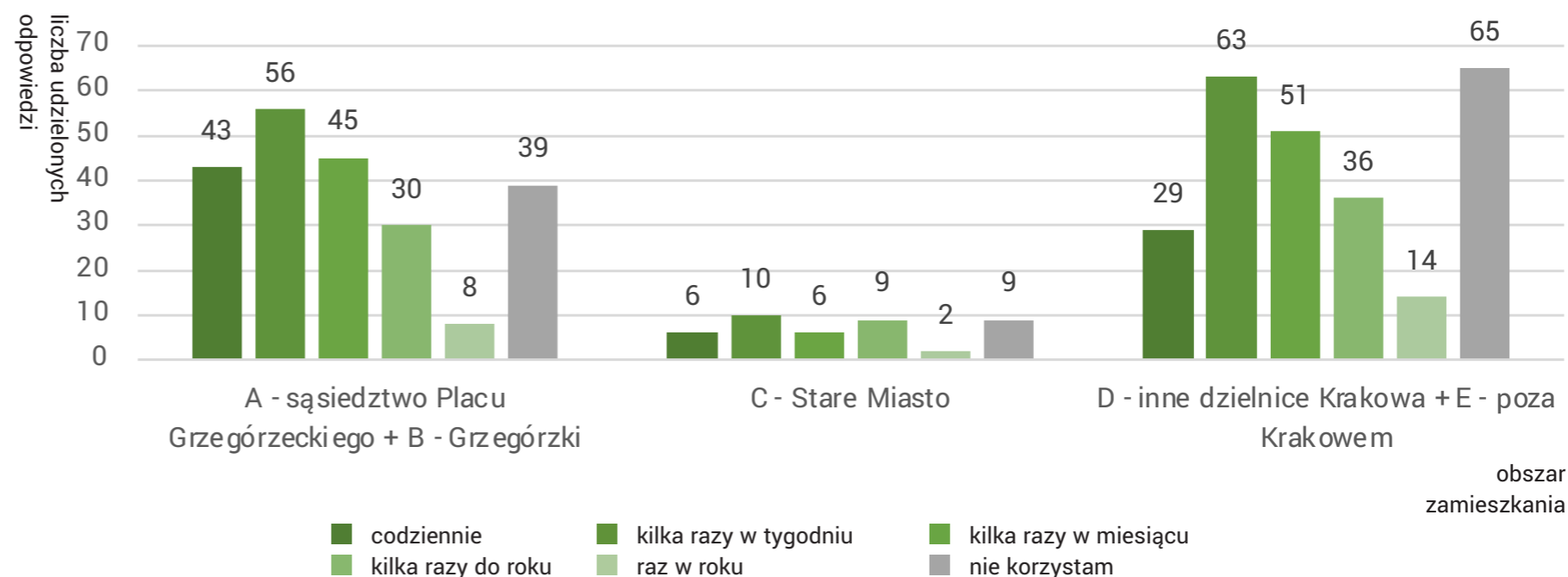
Mieszkańcy okolic Placu Grzegórzeckiego oraz dzielnicy Grzegórzki są również podzieleni w zbliżony sposób. 146 osób uważa, że droga dla rowerów powinna zostać zlikwidowana. 74 osoby postulują, aby standard drogi rowerowej został podwyższony, natomiast 73 osoby chcą zostawienia ścieżki w dotychczasowej formie. Odpowiedzi mieszkańców innych dzielnic oraz spoza Krakowa są podobne. Nieco więcej osób (85) uważa, że należy podwyższyć standard drogi rowerowej, niż pozostawić w ją w dotychczasowej formie (67 osoby). Łącznie za likwidacją drogi dla rowerów są 343 osoby, natomiast za pozostawieniem lub podwyższeniem jej standardu są łącznie 322 osoby.



Wykres przedstawia odpowiedź na pytanie: Czy Pana/Pani zdaniem droga dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej powinna pozostać w dotychczasowej formie (wyznaczona na pasie ruchu)? ze względu na miejsce zamieszkania respondentów ankiety.
Liczba odpowiedzi na pytanie: 675

Spośród ankietowanych mieszkańców najbliższej okolicy Placu Grzegórzeckiego oraz dzielnicy Grzegórzki, najwięcej osób (56) porusza się rowerem ulicami Grzegórzecką i Dietla kilka razy w tygodniu. Porównywalna liczba osób wskazała, że porusza się rowerem codziennie (43), kilka razy w miesiącu (45), kilka razy do roku (30). 39 ankietowanych nie używa roweru na tym odcinku.

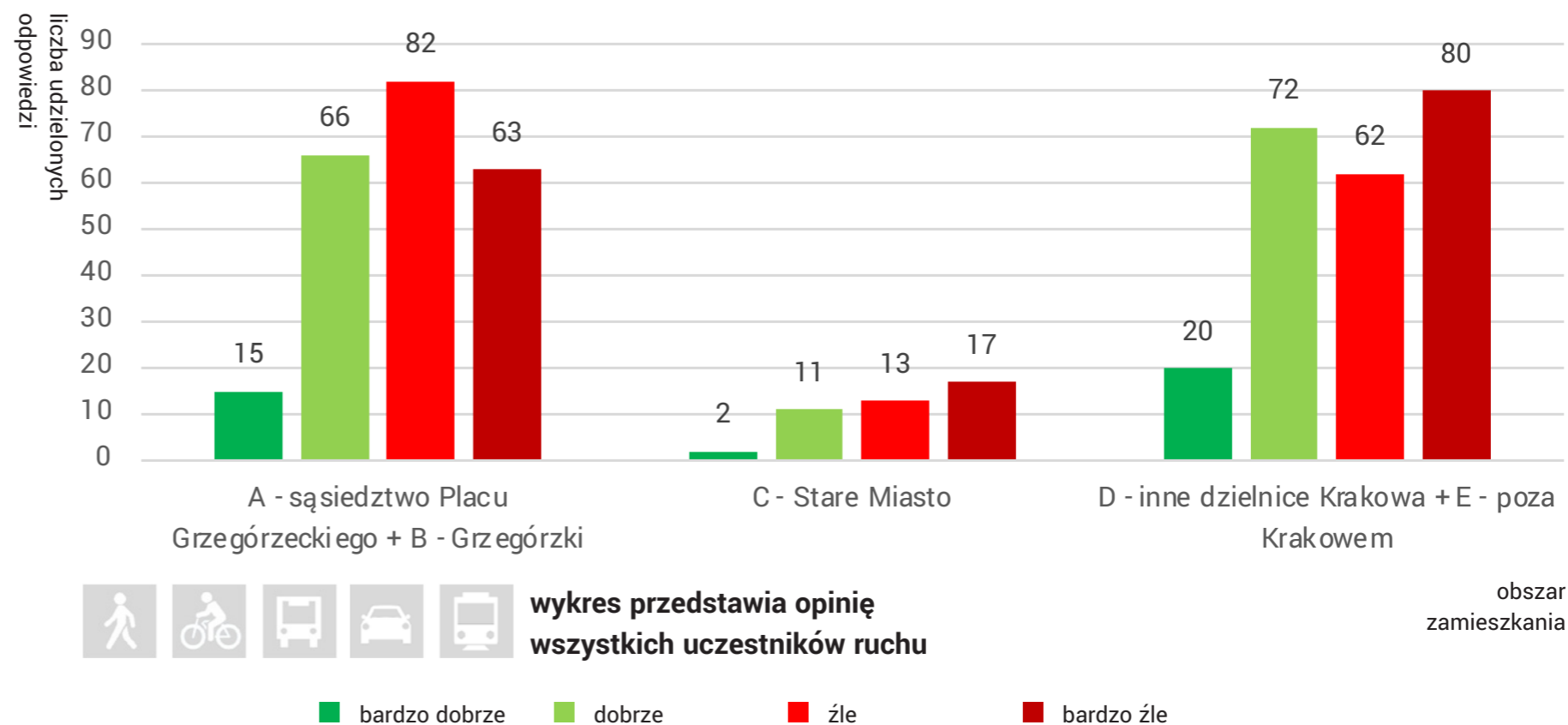
Mieszkańcy innych dzielnic Krakowa oraz spoza Krakowa w największym stopniu przemieszczają się rowerem kilka razy w tygodniu (63 osoby). Podobna ilość respondentów (65 osób) nie korzysta z tych ulic. Niewiele mniej osób ulice Grzegórzecką oraz Dietla do podróży rowerowych wybiera kilka razy w miesiącu (51 osób). Codzienne podróże rowerem ww. ulicami zadeklarowało 29 osób.



Wykres przedstawia ocenę odpowiedzi na pytanie: Jak często porusza się Pan/Pani po ulicach Grzegórzeckiej i Dietla rowerem?
Liczba odpowiedzi na pytanie: 521

Uczestnicy ankiety online (biorąc pod uwagę odpowiedzi wszystkich uczestników ankiety, nie tylko osób, które wskazały że przemieszczają się w tej przestrzeni rowerem) stosunkowo negatywnie oceniają komfort przemieszczania się rowerem po drodze dla rowerów w ulicy Grzegórzeckiej. Najwięcej osób mieszkających w sąsiedztwie Placu oraz w dzielnicy Grzegórzki ocenia komfort przemieszczania się jako zły (82 osoby). Bardzo źle komfort oceniło 63 osoby z tej grupy. 66 osób oceniło komfort jako dobry.

Zdanie mieszkańców innych dzielnic oraz spoza Krakowa jest bardziej krytyczne. Najwięcej (80) osób z tej grupy oceniło komfort jako bardzo zły, 72 jako dobry, 61 jako zły.



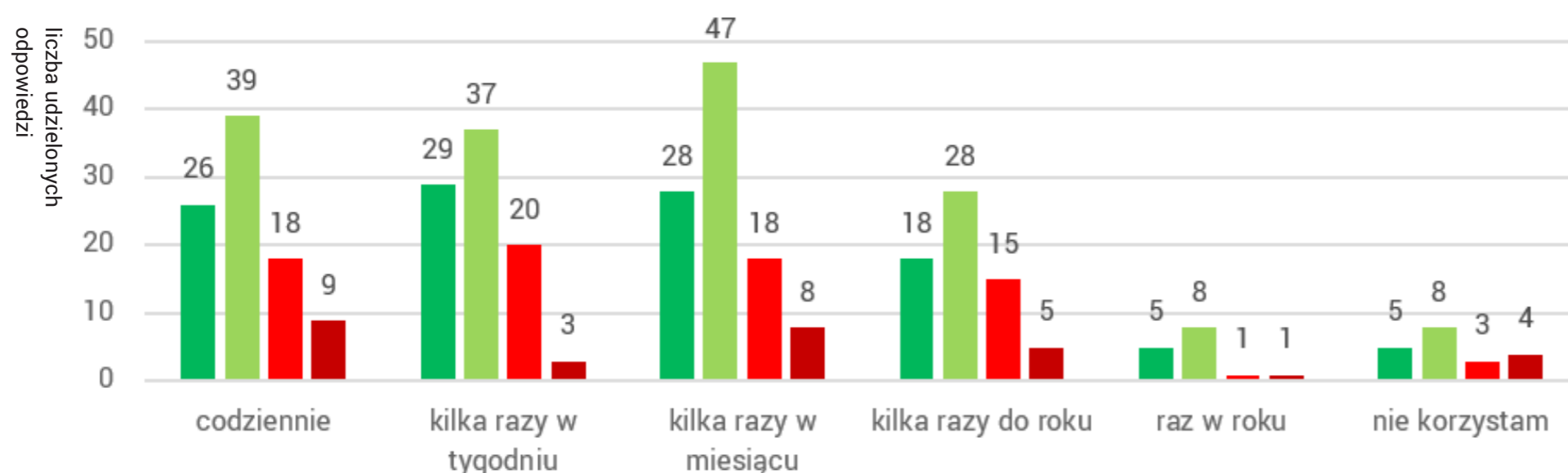
Wykres przedstawia ocenę komfortu przemieszczania się rowerem po drodze dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej na podstawie wszystkich odpowiedzi w ankiecie online.
Liczba odpowiedzi na pytanie: 521

Ocena komfortu przemieszczania się drogą dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej jest znacznie bardziej korzystna wśród osób, które przemieszczają się rowerem po drodze dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej. Niezależnie od częstotliwości korzystania z niej, rowerzyści postrzegają komfort przemieszczania się po ulicy dobrze lub bardzo dobrze, ok. 1/5 w każdej z grup podróżujących wskazuje komfort jako zły lub bardzo zły.

Komfort użytkowania wydzielonej drogi dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej, biorąc pod uwagę miejsce zamieszkania, niemal 2/3 uczestników ankiety oceniło jako zły lub bardzo zły. Znacznie lepiej natomiast oceniono komfort korzystania z drogi dla rowerów, biorąc pod uwagę częstotliwość jej użytkowania przez rowerzystów

– przeważają oceny bardzo dobre i dobre. Różnice w wykresach wynikają z przyjętych kryteriów selekcji odpowiedzi tj. w pierwszym przypadku uwzględniono wszystkie odpowiedzi ze względu na miejsce zamieszkania (521), a w drugim jedynie odpowiedzi rowerzystów (383).

Przy ocenie wyników głosowania należy brać także pod uwagę głosy w odpowiedzi na pytanie „Czy droga dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej powinna pozostać w dotychczasowej formie (wyznaczona na pasie ruchu)?”. Odpowiedzi na to pytanie były bardziej wyrównane (51% przeciwników, 49% zwolenników), liczba odpowiedzi na to pytanie była wyższa (675) niż w pozostałych wykresach.



wykres przedstawia opinię rowerzystów

częstotliwość korzystania

■ bardzo dobrze ■ dobrze ■ źle ■ bardzo źle

Wykres przedstawia ocenę komfortu przemieszczania się rowerem po drodze dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej (**tylko przez osoby poruszające się rowerem**) w zależności od częstotliwości podróżowania rowerem po ulicy na podstawie odpowiedzi w ankiecie online.

Liczba odpowiedzi na pytanie: 383

Komentarz

Dotychczasowa droga rowerowa jest mocno polaryzującym tematem. W badaniach ankietowych temat ten dzielił po równo przeciwników i zwolenników jej przebiegu. Ruch rowerowy stanowi stały i rosnący udział w podziale zadań przewozowych w Krakowie (wg KBR w 2018 było to 9% podróży), a jego użytkownicy wskazywali na realną potrzebę poprawy bezpieczeństwa rowerzystów. Pomiar czasu przejazdu tramwajów na odcinku Hala Targowa - Rondo Grzegórzeckie wykazały, że wydzielenie drogi dla rowerów kosztem jednego pasa ruchu i przeniesienie ruchu samochodowego na pas autobusowo-tramwajowy, nie zmniejszyło istotnie czasu przejazdu tramwajów (Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu).

Przy projektowaniu dróg rowerowych należy przeanalizować możliwość realizacji wariantów wskazanych w konsultacjach, tzn. przebieg północny oraz kwestie ruchu dwukierunkowego. Wskazane jest wykorzystanie atutów wskazanych w konsultacjach w docelowych rozwiązaniach, tzn. możliwości szybkiego i bezpiecznego połączenia w kierunku wschód-zachód.

03 Targowisko



Uczestnicy konsultacji podkreślali lokalny i tradycyjny charakter targowiska. Było ono opisywane jako lokalne centrum skupiające okoliczną społeczność. Zarówno mieszkańcy sąsiednich ulic, jak i inni krakowianie, robią tam często zakupy. Wielu wypowiadających się podkreślało, że jest to kluczowe miejsce dla tej części miasta, a niedzielną Giełdę Staroci określiło jako ważny dla mieszkańców i turystów. Jest to jedyna z dwóch takich giełd działających w Krakowie.

Rozmówcy podkreślali, że targowisko potrzebuje odnowy i estetyzacji, ponieważ obecnie znajduje się w złym stanie i może odstraszać potencjalnych nowych klientów. Pomimo potrzeby poprawy wyglądu tego miejsca, wskazywano jednocześnie, że istotne jest pozostawienie go w formule jak najbardziej zbliżonej do obecnej. Ważne jest zwrócenie uwagi na organizację targu staroci, na który obecnie jest coraz mniej miejsca zarówno przy targowisku, jak i pod Halą Targową. „Giełda Staroci” budzi mieszane uczucia – z jednej strony jest jednym z niewielu takich miejsc w Krakowie, o znaczeniu historycznym dla Grzegórek, z drugiej strony jest słabo zorganizowana i zostaje po niej bałagan. Według części uczestników konsultacji zarówno niedzielny targ, jak i całe targowisko przyciągają osoby spożywające alkohol oraz osoby w kryzysie bezdomności.

„Dobrze by było zachować charakter starego placu handlowego, sprzedającego świeże produkty w zwykłych cenach. Nie chciałabym, żeby plac targowy zrobił się turystyczny, drogi i hipsterski.”

Większość wypowiadających się wyraziła obawy odnośnie zagospodarowania zaproponowanego w projekcie Zarządu Zieleni Miejskiej, tj. propozycji przekrycia targu żelbetową płytą. Wiele osób uważa, że mogłoby to spowodować zatracenie opisanego wyżej charakteru targowiska. Część osób obawiała się, że realizacja projektu może doprowadzić do zlikwidowania handlu w obecnej formie - wymianę stoisk i zmianę charakteru handlu. Według nich obiekt po przebudowie może stać się zbyt nowoczesny, na kształt innych hal targowych przekształcanych w Krakowie i innych polskich miastach. Mieszkańcy zwrócili także uwagę na to, że długotrwałe zamknięcie targowiska związane z ogromną inwestycją może spowodować, że wielu klientów zmieni swoje zwyczaje, przestanie korzystać z tego miejsca i nie powróci po otwarciu.

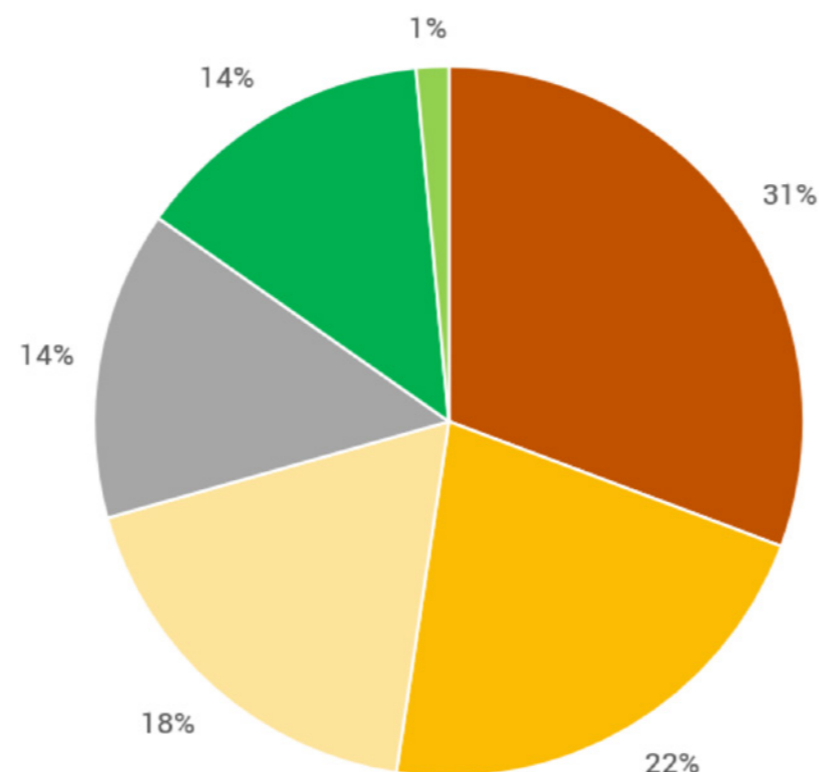
Jako problematyczne konsekwencje zmian wskazywane są także możliwe zmniejszenie powierzchni handlowej, ryzyko ograniczenia dostępu dla dostaw oraz likwidacja miejsc parkingowych, z których dzisiaj korzystają klienci.

„W mojej ocenie jako mieszkańca Grzegórek od urodzenia, wprowadzone zmiany w ramach budowy przystanku PKP oraz renowacji placu targowego są zamachem na oryginalny charakter tego miejsca. Grzegórzki Stare od zawsze były miejscem targowym oraz zapleczem przemysłowym dla starego Krakowa, które powinno zostać nienaruszone i kultywowane.”

O opinię na temat targowiska pytano również w ankiecie online. Największy odsetek respondentów odwiedza Halę Targową rzadziej niż raz w tygodniu (31%), 22% deklaruje korzystanie kilka razy w tygodniu, codzienni użytkownicy stanowią 14%, taka sama liczba respondentów nie korzysta w ogóle z tego miejsca.

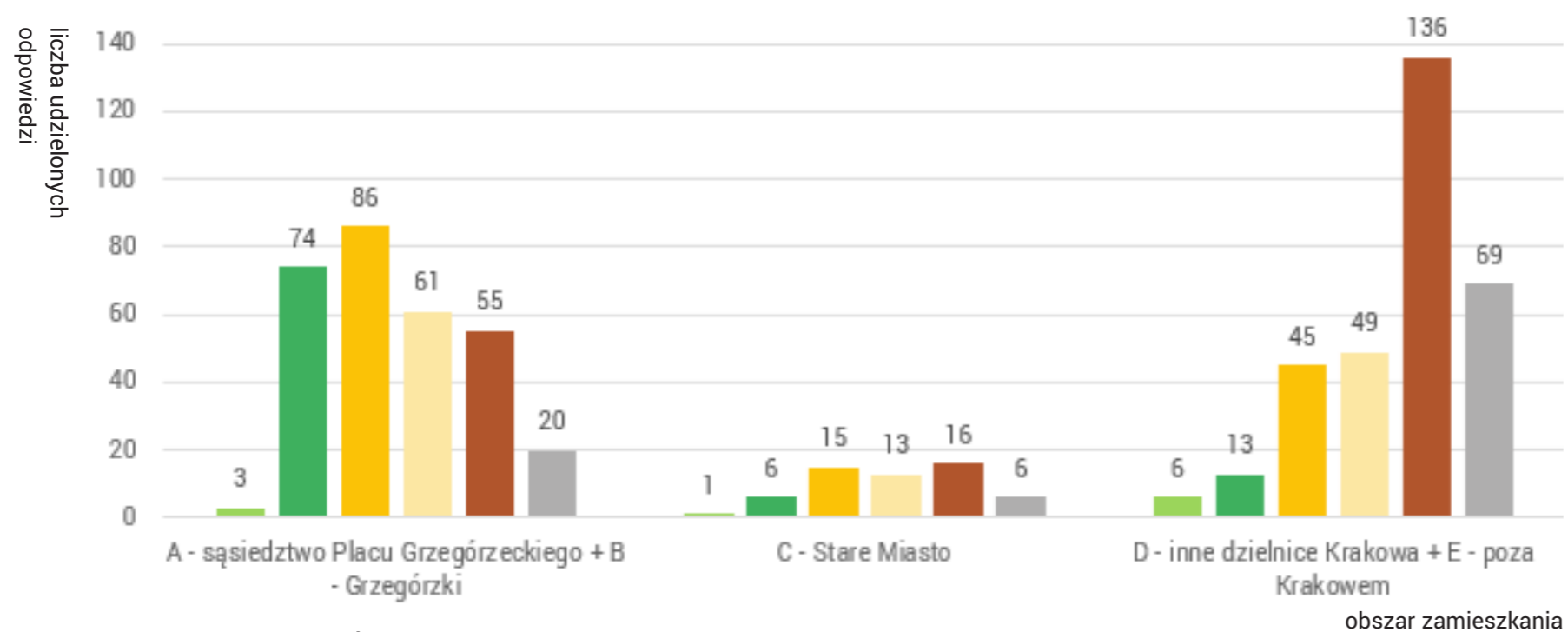
Przeanalizowano również, w jaki sposób z Hali Targowej korzystają mieszkańcy poszczególnych obszarów. Najwięcej mieszkańców okolicy Placu Grzegórzeckiego oraz dzielnicy Grzegórzki robi zakupy w tym miejscu kilka razy w tygodniu (86 osób). 74 osoby robią zakupy codziennie, 61 osób kupuje przynajmniej raz w tygodniu.

Najwięcej mieszkańców innych dzielnic oraz spoza Krakowa (136) robi zakupy rzadziej niż raz w tygodniu. 69 osób z tej grupy nie korzysta z tego miejsca. Podobna liczba osób z tej grupy korzysta z hali kilka razy w tygodniu (45), lub przynajmniej raz w tygodniu (49).



Wykres przedstawia odpowiedź na pytanie: Jak często odwiedza Pan/Pani Halę Targową i targowisko?
Liczba odpowiedzi na pytanie: 674

- codziennie (jest to moje miejsce pracy)
- codziennie
- kilka razy w tygodniu
- przynajmniej raz w tygodniu
- rzadziej niż raz w tygodniu
- nie korzystam z Hali Targowej



Wykres przedstawia odpowiedź na pytanie: Jak często odwiedza Pan/Pani Halę Targową i targowisko? ze względu na miejsce zamieszkania respondentów.
Liczba odpowiedzi na pytanie: 674

Komentarz

Targowisko i Hala Targowa są ważnymi obiektami zarówno dla Grzegórek, jak i dla całego miasta. To jedno ze sprawnie działających targowisk oferujących artykuły spożywcze, w tym świeże warzywa i owoce, w ścisłym centrum Krakowa (drugim takim miejscem jest Stary Kleparz). Wskazane jest zachowanie tego miejsca w obecnej formule oraz jego estetyzacja. W trakcie projektowania rozwiązań drogowych wskazane jest zapewnienie dostępu dla dostaw dla targowiska (np. przez ulicę Metalowców) oraz zapewnienie miejsc do parkowania dla klientów.

04 Przystanek Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej



Część uczestników konsultacji pozytywnie ocenia budowę przystanku SKA przy Placu Grzegórzeckim. Według nich to dobre miejsce na stację w obrębie miasta, a proponowane zagospodarowanie przestrzeni umożliwi sprawne korzystanie z niej dzięki dobrym połączeniom z innymi środkami transportu miejskiego. Wysoko oceniono zapewnienie bezpieczeństwa przesiadek, wprowadzone dzięki ograniczeniu ruchu samochodowego w obrębie nowego węzła przesiadkowego i oddanie dodatkowej przestrzeni pieszym. Kilkoro rozmówców podkreśliło, że nowy plac pozwala spędzać wygodnie czas w pobliżu przystanku SKA w oczekiwaniu na pociąg.

Inna grupa rozmówców skrytykowała projekt Placu jako skupiony za bardzo na ruchu pieszym i komunikacji zbiorowej, a pomijający ruch samochodowy. Według nich stacja SKA powinna mieć dobre połączenie ze wszystkimi środkami transportu, także indywidualnym, co wymagałoby zapewnienia łatwego dojazdu do przystanku i możliwości parkowania w okolicy.

Kilkoro uczestników konsultacji zwróciło uwagę, że w ich opinii niewiele osób skorzysta z SKA, przez co niepotrzebne jest budowanie nowej stacji w momencie, gdy nie ma jeszcze odpowiedniej infrastruktury dla funkcjonowania tego środka transportu. Bez parkingów przy stacjach oddalonych od centrum oraz rozwiązań łączących opłaty biletowe, przystanek SKA może ich zdaniem mieć dużo mniej użytkowników, niż przewidują szacunki. Dodatkowo mieszkańcy Grzegórzek zwrócili uwagę na dominację funkcji komunikacyjnej w projekcie Placu, którą odbierają jako skierowaną raczej do przyjezdnych i turystów, niż do lokalnej społeczności.

Uczestnicy konsultacji, pytani o funkcje niezbędne w pobliżu przystanku SKA, wymieniali m.in. małą gastronomię, informację turystyczną, kiosk, bankomat, kawiarnię, punkt MPK. W kontekście potrzeb komunikacyjnych wskazali na miejsca kiss&ride, stację rowerów miejskich, miejsca postojowe dla samochodów car-sharing oraz dodatkowe miejsca parkingowe. Część osób uznała za konieczną poprawę bezpieczeństwa i dostępności połączeń między SKA a komunikacją miejską. Wśród propozycji takich usprawnień pojawiły się m.in. ruchome schody, bezpośrednie połączenia z peronami tramwajowymi, przesunięcie przystanków tramwajowych bliżej stacji, a także uwzględnienie potrzeb seniorów i osób z niepełnosprawnościami.

„Powinien być węzłem komunikacyjnym, miejscem, gdzie można dojść, dojechać na rowerze, ale również wygodnie i szybko samochodem i taksówką.”

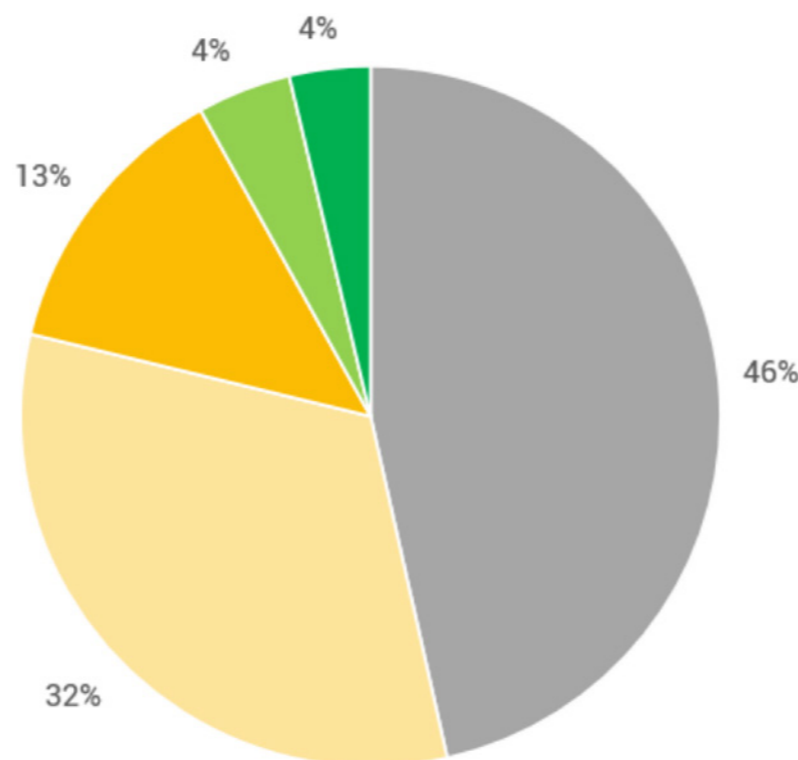
„Moim zdaniem kierunek zmian jest zdecydowanie dobry, a sam projekt jest do przemyślenia. Najpierw kwestie przesiadkowo-transportowe, integracja z tramwajami, rowerami (także rowerowym tranzytem) i ruchem pieszym, integracja z handlem, później potrzeby najbliższych i trochę dalszych mieszkańców - miejsce do spotkań, integracji, zieleni (która jest bardzo ważna, ale nie najważniejsza).”

Uczestnicy ankiety online zostali zapytani o chęć korzystania z przystanku Kraków Grzegórzki po zakończeniu jego budowy.

54% respondentów zamierza korzystać z przystanku SKA Kraków Grzegórzki. Nieco mniej (46%) nie ma takiego zamiaru.

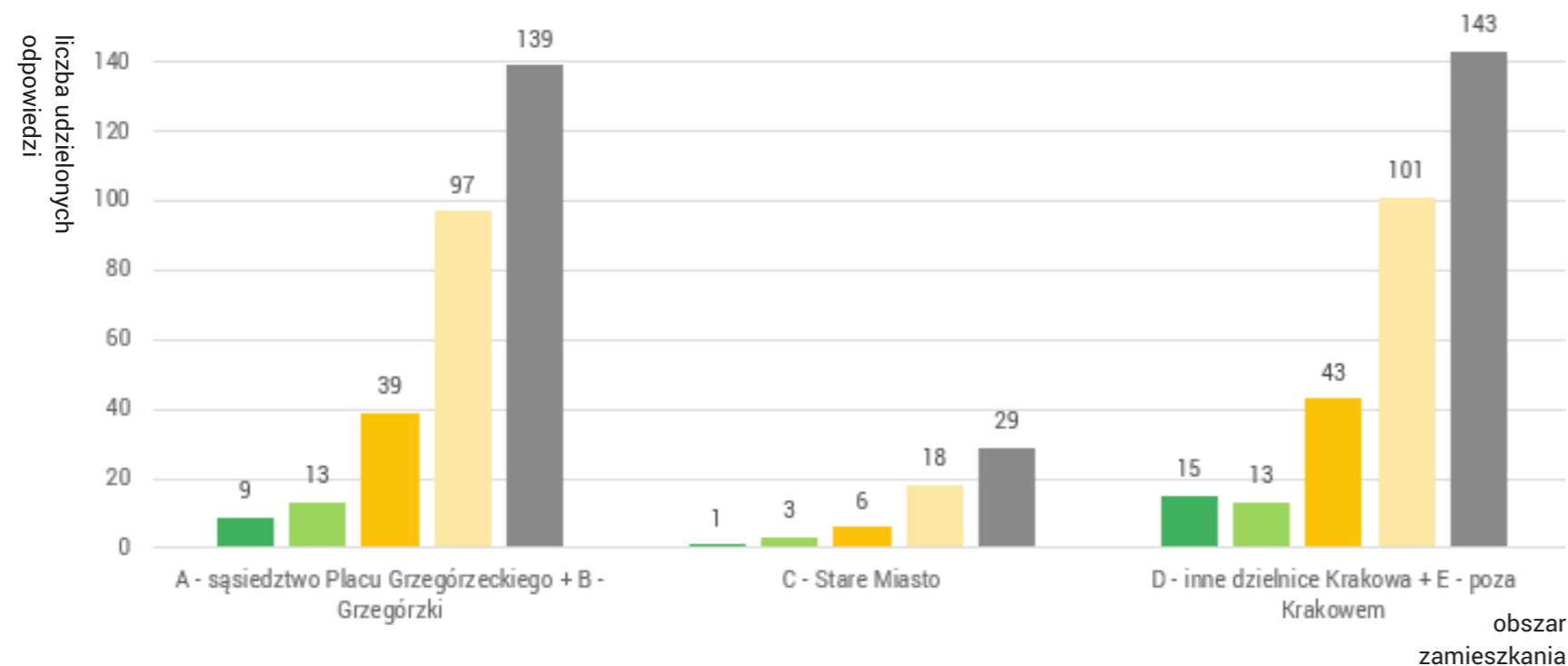
Spośród osób, które deklarują korzystanie z przystanku, najwięcej (32%) planuje korzystać rzadziej niż raz w tygodniu, 13% - przynajmniej raz w tygodniu.

Rozkład odpowiedzi wśród poszczególnych rejonów jest zbliżony do siebie.



Wykres przedstawia odpowiedź na pytanie: Jak często Pan/Pani ma zamiar korzystać z przystanku SKA Kraków Grzegórzki?

Liczba odpowiedzi na pytanie: 669



Wykres przedstawia odpowiedź na pytanie: Jak często Pan/Pani ma zamiar korzystać z przystanku SKA Kraków Grzegórzki ze względu na miejsce zamieszkania respondentów. Liczba odpowiedzi na pytanie: 669

Komentarz

Realizacja węzła przesiadkowego SKA jest projektem zaplanowanym na najbliższe dwa lata, a funkcjonowanie kolei aglomeracyjnej to działanie długofalowe. Planując taką inwestycję należy brać pod uwagę duży potencjał rozwoju tej formy transportu. Wskazują na to doświadczenia innych miast, w których kolej aglomeracyjna działa już od kilku lat (m.in. Warszawy, Łodzi, Poznania, Gdańska).

Względy bezpieczeństwa i zapobieganie kolizjom między ruchem kołowym a pieszym i rowerowym to szczególnie ważne czynniki przy projektowaniu węzła. Jednym z możliwych rozwiązań w tym zakresie jest wyłączenie ruchu kołowego w południowej części Placu.

05 Transport miejski

źródło: Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie

Część uczestników konsultacji doceniła propozycję usprawnienia organizacji komunikacji miejskiej dzięki połączeniu różnych środków transportu publicznego i ułatwieniu przesiadek pomiędzy nimi. Rozmówcy pozytywnie ocenili pomysł poszerzenia peronów tramwajowych, a niektórzy wskazali również, że można by przesunąć je bliżej przystanku SKA, co ułatwiłoby przesiadki pomiędzy tymi środkami transportu.

Inni uczestnicy konsultacji negatywnie ocenili projekt ze względu na możliwe opóźnienia komunikacji autobusowej, związane z tworzeniem się korków w okolicy Placu. Według nich ograniczenie ruchu na Grzegórkach negatywnie wpłynie na punktualność transportu miejskiego, co zauważają już dzisiaj przy połączeniu ruchu samochodowego i tramwajowego na ulicy Grzegórzeckiej.

Rozmówcy wskazali też, że proponowane rozwiązanie stwarza sytuacje kolizyjne dla ruchu pieszego i tramwajowego. Zgłoszona została potrzeba przeprojektowania połączenia pomiędzy przystankami tramwajowymi a przystankiem SKA, z wykorzystaniem ruchomych schodów lub klatek schodowych prowadzących bezpośrednio na perony tramwajowe. Część osób zwróciła także uwagę na konieczność wprowadzenia infrastruktury dostosowanej do potrzeb seniorów i osób z niepełnosprawnościami.

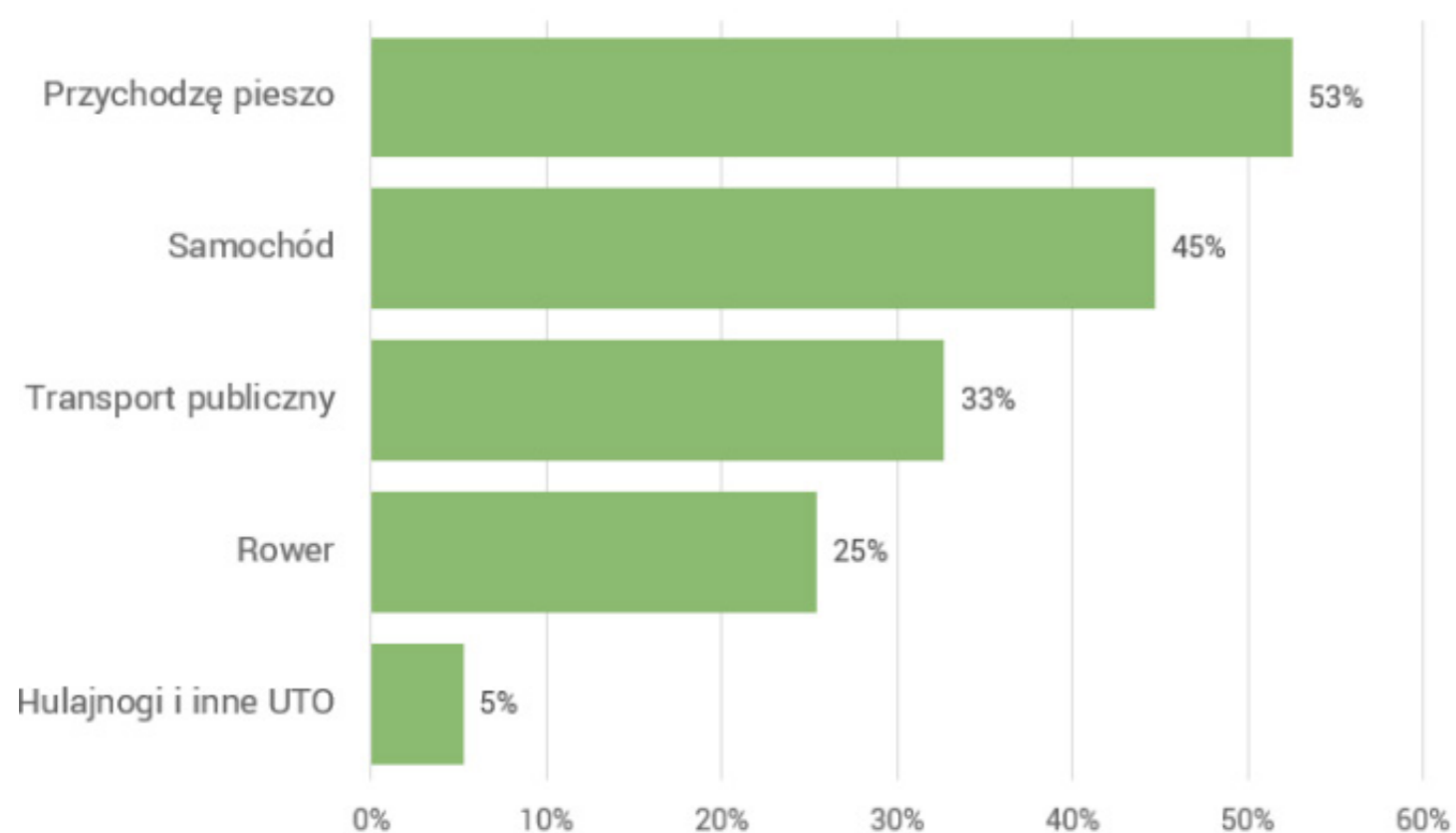
Większość uczestników konsultacji wskazywała na problemy z obecnym funkcjonowaniem transportu zbiorowego na Placu Grzegórzeckim. Rozmówcy wskazywali na gorszą niż w przeszłości ofertę transportu zbiorowego oraz podkreślali, że już dzisiaj konieczne jest zwiększenie liczby połączeń komunikacji miejskiej i częstotliwości jej kursowania. To potrzeba, która zwiększy się wraz z uruchomieniem do użytku stacji SKA. Dodatkowo rozmówcy zwracali uwagę na to, że zarówno autobusy, jak i tramwaje stoją w korkach na Grzegórkach, przez co wydłuża się czas ich przejazdów i często są opóźnione. W przypadku tramwajów uważają, że sytuacja ta wynika bezpośrednio z tymczasowego zagospodarowania, które wprowadziło samochody na torowisko.

„Likwidacja pasa autobusowo-tramwajowego prowadzi do częstego powstawania opóźnień pojazdów – w sytuacjach typowych nie są one ekstremalnie duże, ale irytujące, bo mogłoby ich nie być w ogóle – gdyby zachować wydzielony pas dla kmk.”

Uczestnicy konsultacji podkreślili, że warto byłoby już dzisiaj wprowadzić usprawnienia dla komunikacji miejskiej, a także dobrze zaprojektować jej działanie w przyszłości – nie tylko dla Placu Grzegórzeckiego i jego okolicy, ale także w całym systemie miejskim.

W ankiecie online zapytano o to, z jakiego środka transportu najczęściej korzystają osoby odwiedzające Halę Targową.

Najwyższy odsetek użytkowników wskazał na podróżę pieszo (53%). Drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu był samochód (45%), a na trzecim miejscu znalazł się transport publiczny (33%). Na podróżę rowerem wskazało 25% ankietowanych.



Wykres przedstawia odpowiedź na pytanie: Z jakiego środka transportu najczęściej korzystasz odwiedzając Halę Targową?
Liczba odpowiedzi na pytanie: 579 (wielokrotny wybór)

Komentarz

Ograniczenia w możliwości przejazdu aut nie powinny wpływać negatywnie na transport autobusowy, ma on bowiem możliwość zarówno swobodnego przejazdu w obu kierunkach, jak i wykorzystania przystanków autobusowo-tramwajowych. Przy ograniczeniu dostępu dla ruchu tranzytowego aut poprawią się warunki ruchu autobusów.

Rozmówcy wskazywali na konieczność zwiększenia częstotliwości kursowania transportu zbiorowego oraz jego dostępności cenowej, aby stał się on realną alternatywą dla jazdy własnym autem. Znaczna część rozmówców, o różnym wieku, sytuacji społecznej i statusie, wspomina, że już korzysta z tej formy przemieszczania się przez Kraków. W 2018 transport zbiorowy odpowiadał za 38,4% wszystkich podróży w mieście (KBR, 2018).

06 Zieleń i przestrzenie publiczne

Większość uczestników konsultacji uznała, że zielen jest ważnym elementem obecnego i przyszłego zagospodarowania Placu Grzegórzeckiego i jego okolicy. Przedstawioną przez Zarząd Zieleni Miejskiej propozycję zagospodarowania doceniono za wprowadzenie nowych nasadzeń, ale wielu rozmówców wskazało, że mogłoby być ich jeszcze więcej. Mieszkańcy oczekiwali głównie wysokich drzew – zarówno na samym Placu, jak i na mniejszych ulicach Grzegórzek, szczególnie na ulicy Blich oraz alei Daszyńskiego. Niektórzy rozmówcy zwrócili uwagę na to, że w projekcie wprowadzono zbyt dużą ilość betonu, który może utrudnić rozwój zieleni. Kilka głosów wskazało na to, że projekt Placu skupia się za bardzo na funkcji transportowej, co odbywa się kosztem większej ilości zieleni.

Część uczestników konsultacji negatywnie oceniła wprowadzenie zieleni na Plac, która ogranicza jego funkcję jako węzła przesiadkowego i jako część arterii samochodowej. Według nich Plac Grzegórzecki nie jest dobrym miejscem dla takich zmian, ponieważ pełni ważną funkcję w siatce miejskich ulic, a nowe nasadzenia zajęłyby miejsce pasów ruchu i potrzebnych miejsc parkingowych. Dodatkowo rozmówcy ci wskazali, że w okolicy samego Placu i samych Grzegórzek znajdują się już obecnie wystarczające obszary zieleni.

„Nie sądzę, żeby w tamtym miejscu była potrzeba dodatkowego placu miejskiego. Wystarczy popatrzeć na ilości ludzi na ładnych plantach przy Daszyńskiego – nikogo tam nie ma. Wątpię, żeby dużo ludzi spędzało czas przy estakadzie kolejowej. Dodatkowo miałyby to być kosztem drożności transportu samochodowego w stronę Ronda Grzegórzeckiego.”

Obawy mieszkańców wzbudza także zły w ich opinii stan zieleni, dlatego w trakcie konsultacji podkreślali, że miasto powinno lepiej dbać o jej stan już teraz oraz zaplanować odpowiednią opiekę nad nowymi nasadzeniami. Uczestnicy konsultacji kilkakrotnie podkreślali, że wprowadzenie większej ilości zieleni w obszarze opracowania jest konieczne ze względu na kwestie klimatyczne – zielen, szczególnie wysoka, ma ochładzać okolicę i ułatwiać retencję wody. Działanie to wpływać ma korzystnie na komfort życia mieszkańców Grzegórzek.

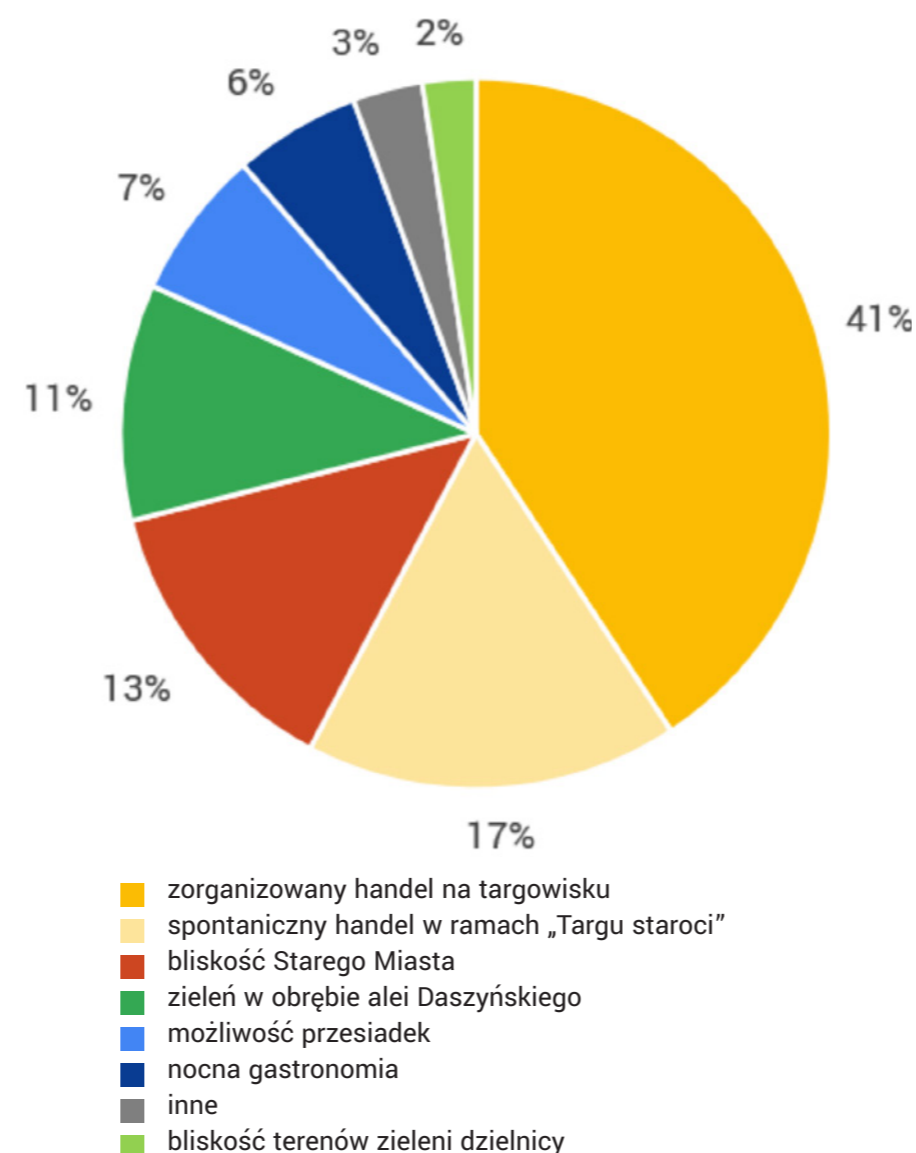
W ocenie niektórych rozmówców strefy zieleni sprzyjają także powstawaniu żywych przestrzeni publicznych, służących różnym aktywnościom i spotkaniom. Wskazywali na to m.in. mieszkańcy alei Daszyńskiego, podkreślając wagę zieleni w tym obszarze. Wprowadzenie zieleni w przestrzeń miejską będzie według nich korzystne dla wszystkich – mieszkańców, podróżnych, studentów, turystów i klientów targowiska oraz innych usług.

„Połączenie strefy odpoczynku dla mieszkańców, turystów poprzez wprowadzenie dużej ilości zieleni, atrakcyjnej architektury użytkowej plus dopełnienie funkcją usługową, sprawi, że będzie to miejsce tętniące życiem”

W ankiecie online zapytano o przestrzeń w sąsiedztwie targowiska i Hali Targowej.

Respondenci ankiety za największą wartość użytkową przestrzeni wokół Hali Targowej i targowiska uznali fakt funkcjonowania handlu w tej przestrzeni. 41% osób wskazało zorganizowany handel na targowisku, a kolejne 17% wybrało spontaniczny handel w ramach „Targu staroci”. Wiele osób wybrało również bliskość Starego Miasta i zieleni w obrębie alei Daszyńskiego. Najmniej wybierane były możliwości przesiadek oraz nocna gastronomia, a tylko 2% (16 osób) osób wskazało za atut bliskość terenów zielonych dzielnicy Wesoła.

Jako opcję „inne” wpisywano wielokrotne wybory podanych podpowiedzi oraz szeroki wybór usług dostępnych w okolicy: sklepy, kawiarnie, cukiernie, lodowisko i inne punkty usługowe. Węzeł komunikacyjny jest zaletą okolicy, a przez Plac przechodzi się w wiele miejsc w sąsiedztwie.



Wykres przedstawia odpowiedź na pytanie: Co Pana/Pani zdaniem stanowi największą wartość użytkową przestrzeni wokół Hali Targowej i targowiska?
Liczba odpowiedzi na pytanie: 660

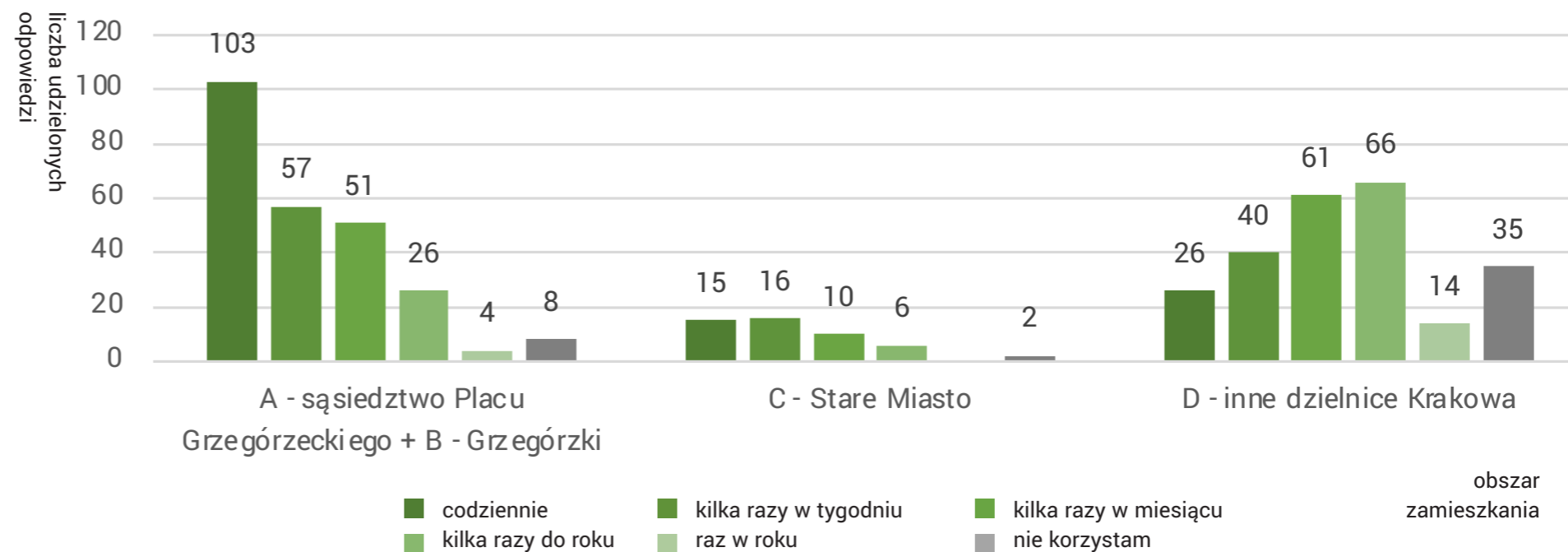
Według respondentów ankiety internetowej docelowym charakterem Placu Grzegórzeckiego powinien być:

- wygodny węzeł przesiadkowy (447 wskazań),
- przestrzeń handlowa (351 wskazań),
- oraz reprezentacyjny plac miejski z dużą ilością zieleni (348 wskazań).

Rzadziej wskazywano charakter przestrzeni o dominującej roli samochodu (226 wskazań), miejsce wypoczynku i rekreacji (148 wskazań) oraz skwer sąsiedzki (118 wskazań). Tylko 51 razy wskazano na reprezentacyjny plac miejski z niewielką ilością zieleni. 55 osób dopisało również swoją propozycję w opcji „inne”. Zaproponowano pozostawienie terenu w dotychczasowym kształcie, utworzenie przestrzeni dostępnej dla wszystkich użytkowników ruchu i zrównoważenie potrzeb mieszkańców i osób przyjezdnych.

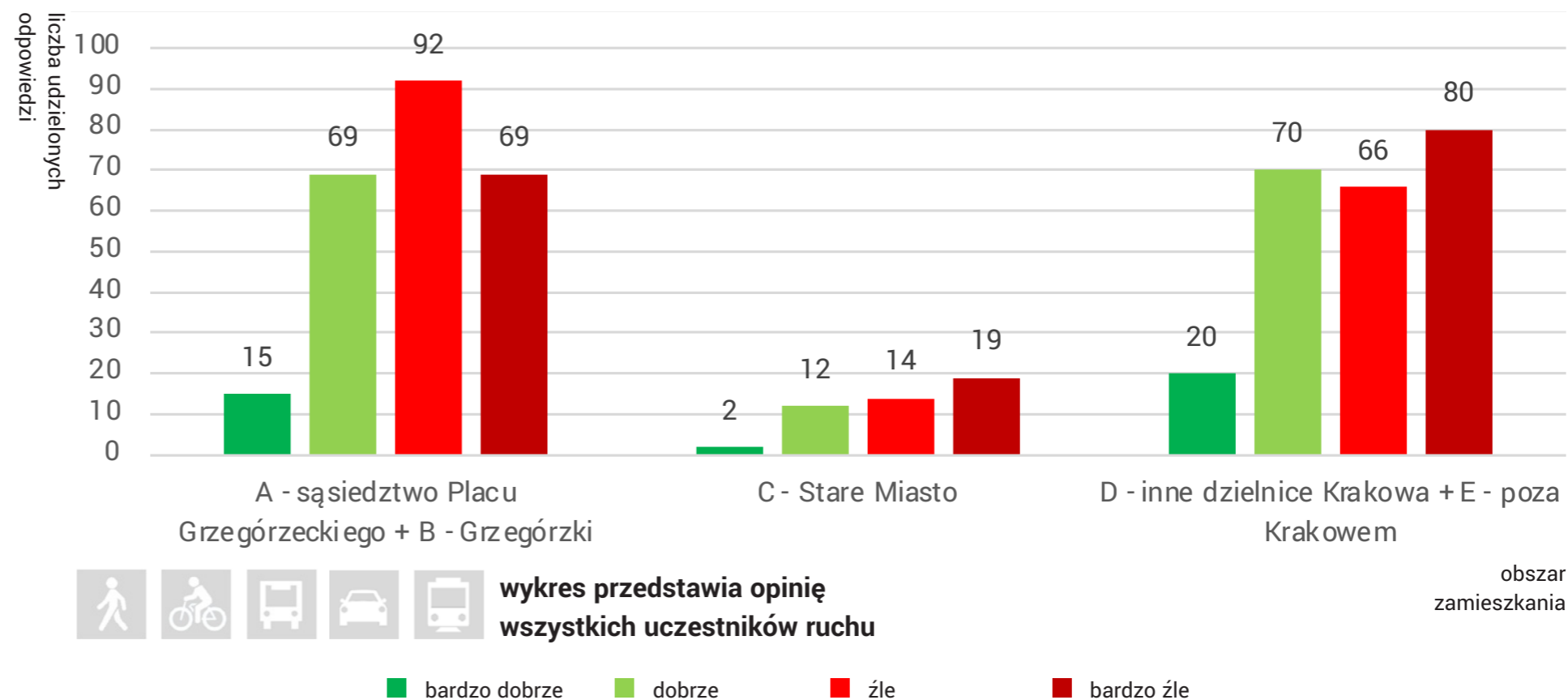
Łączna liczba osób, które odpowiedziały na pytanie: 675

W ankiecie przeanalizowano również częstotliwość przemieszczania się pieszo ul. Grzegórzecką i Dietla. Codziennie pieszo tymi ulicami porusza się 144 z 540 ankietowanych. Największą grupą osób, przemieszczających się pieszo, stanowią mieszkańcy okolicy Placu Grzegórzeckiego oraz dzielnicy Grzegórzki (103 osoby). Mieszkańcy innych dzielnic oraz spoza Krakowa bywają na Grzegórzeckiej czy Dietla kilka razy w roku (66 osób), kilka razy w miesiącu (61 osób), kilka razy w tygodniu (40 osób). 35 mieszkańców z tej grupy wskazało, że w ogóle nie korzysta z ww. ulic jako pieszy, natomiast 26 osoby robią to codziennie.



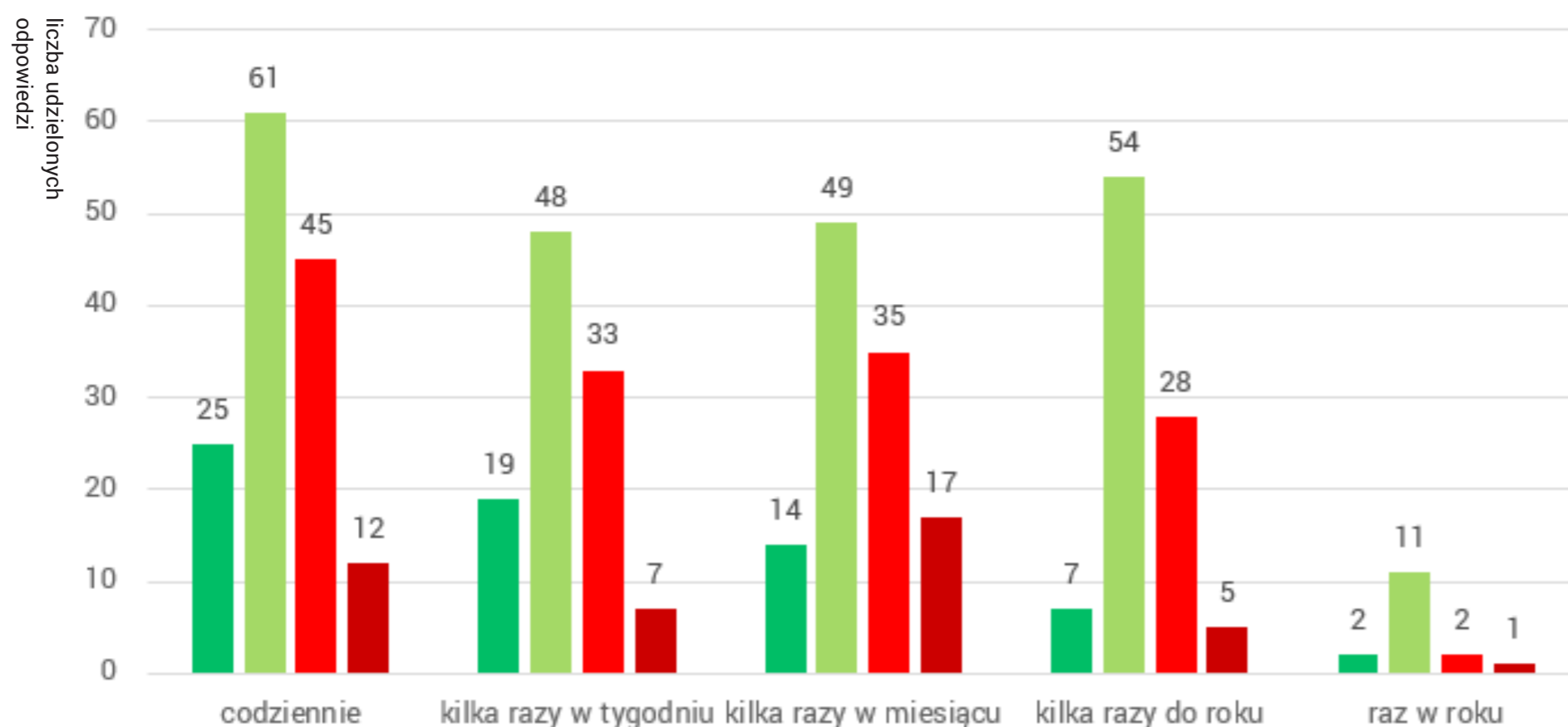
Wykres przedstawia odpowiedzi na pytanie: Jak często porusza się Pan/Pani po ulicach Grzegórzeckiej i Dietla pieszo? Liczba odpowiedzi na pytanie: 540


Na podstawie wyników ankiety online przeanalizowano również komfort przemieszczania się pieszo ul. Grzegórzecką. Komfort przemieszczania się pieszo ulicą Grzegórzecką został oceniony jako zły lub bardzo zły. Spośród mieszkańców okolicy Placu Grzegórzeckiego oraz dzielnicy Grzegórzki najwięcej osób (92) ocenia komfort przemieszczania jako zły. Spośród mieszkańców innych dzielnic oraz spoza Krakowa najwięcej osób (80) oceniło komfort przemieszczania się pieszo jako bardzo zły. Osób oceniających komfort przemieszczania się dobrze lub bardzo dobrze jest zdecydowanie mniej.



Wykres przedstawia ocenę komfortu przemieszczania się pieszo w ul. Grzegórzeckiej na podstawie wszystkich odpowiedzi w ankiecie online. Liczba odpowiedzi na pytanie: 528

Niezależnie od częstotliwości podróżowania pieszo, w ocenie osób podróżujących pieszo, komfort ruchu pieszego na ulicy jest oceniany przez najwięcej respondentów jako dobry, jednak niewiele mniej z nich ocenia go źle. Jedyne 25 osób przemieszczających się ulicą codziennie wskazuje na bardzo wysoki komfort przemieszczania się, a 61 z nich ocenia komfort jako dobry.



 wykres przedstawia opinię osób poruszających się pieszo

częstotliwość korzystania

■ bardzo dobrze
 ■ dobrze
 ■ źle
 ■ bardzo źle

Wykres przedstawia ocenę komfortu przemieszczania się pieszo w ul. Grzegórzeckiej (tylko przez osoby poruszające się pieszo) w zależności od częstotliwości przemieszczania się na podstawie odpowiedzi w ankiecie online. Liczba odpowiedzi na pytanie: 488

Komentarz

Obszar Placu Grzegórzeckiego charakteryzuje się intensywnym ruchem pieszym, a ocena komfortu przemieszczania się pieszo jest zróżnicowana. Ogół uczestników ankiety online w większości ocenia przemieszczanie się pieszo na tym obszarze źle lub bardzo źle.

Większość rozmówców widzi konieczność poprawy jakości zieleni zarówno w rejonie Placu, jak i w jego okolicy. Wskazane jest zatem wprowadzenie szerokiego zakresu działań - nasadzeń drzew, krzewów i "odbetonowania" tej przestrzeni. Jednocześnie konieczne jest odpowiednie utrzymanie zieleni, która ma zapewniać poprawę mikroklimatu, poprawiać retencję wód opadowych i podnosić komfort użytkowania.

Nie wszyscy mieszkańcy widzą konieczność organizacji Placu Grzegórzeckiego jako skweru sąsiedzkiego, a widzą to jako reprezentacyjną przestrzeń publiczną z zielenią. Nawet, jeśli miałyby być to wyłącznie przestrzeń komunikacji, zapewnienie wysokiej jakości tej przestrzeni powinno być priorytetem. Istotnym elementem zagospodarowania tej przestrzeni powinna być zieleń.

07 Ulica Blich

Wielu uczestników konsultacji wyraziło obawę, że zmiana organizacji ruchu na Grzegórzeckiej może spowodować zwiększenie liczby samochodów na ulicy Blich. Według nich ulica ta jest zbyt wąska, by przyjąć dodatkowy ruch i będą tworzyć się na niej korki. Z tego powodu większość mieszkańców pozytywnie oceniła propozycję wprowadzenia jednokierunkowego ruchu na ulicy. Uczestnicy konsultacji wskazali także, że proponowane rozwiązanie usprawni ruch na skrzyżowaniu ulic Blich i Grzegórzeckiej dzięki ułatwieniu włączania się do ruchu. Podkreślano, że zwiększy się także bezpieczeństwo w tym miejscu.

Rozmówcy zwrócili uwagę, że wraz ze zmianą ulicy na jednokierunkową oraz usunięciem parkingów na Placu Grzegórzeckim może zwiększyć się zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w obszarze ulicy Blich. Z tego powodu jedną z powtarzających się w trakcie konsultacji propozycji było wprowadzenie na ulicy dodatkowych miejsc do parkowania.

„Utworzenie strefy ograniczonego ruchu w rejonie Łazarza, Sołtyka, Blich jest dobrym pomysłem, gdyż mieszkańcy borykają się z problemem braku dostatecznej liczby miejsc postojowych.”

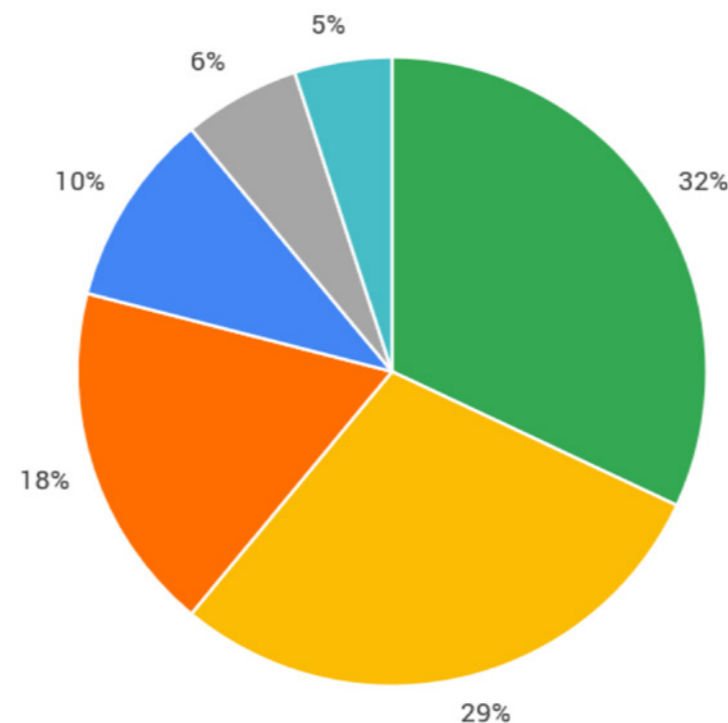
Mieszkańcy ulicy zwrócili także uwagę na to, że proponowane rozwiązanie znacząco utrudni im przemieszczanie się samochodem. Według nich wyjazd z okolicy i powrót do niej wydłuży się. Jednokierunkowy ruch na ulicach Grzegórzeckiej i Blich może być korzystny z punktu widzenia ograniczania ruchu tranzytowego, ale zdaniem wielu lokalnych użytkowników dróg spowoduje to niepotrzebne straty czasu na objazdy. Część rozmówców uważa, że ulica Blich powinna zostać zmieniona w dwukierunkową, co pozwoliłoby rozładować ruch w okolicach Placu Grzegórzeckiego.

„Koncepcja nie uwzględnia potrzeb mieszkańców bezpośredniej okolicy Placu – przede wszystkim dojazdu i wyjazdu do i z ulic: Łazarza, Sołtyka, Kołłątaja, Blich, Bujwida. Przy obecnej koncepcji będziemy zmuszeni objeżdżać pół miasta, aby dostać się do domu lub z niego wyjechać.”

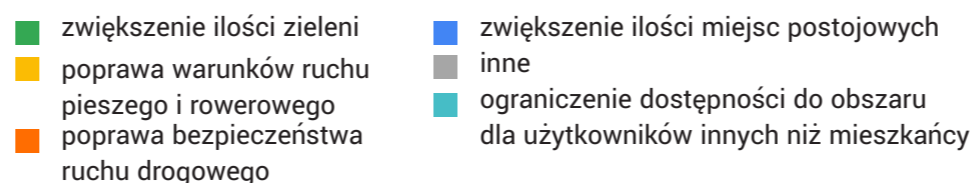
Uczestnicy konsultacji wskazali na to, że przeprojektowania wymagają połączenia piesze ulicy Blich i znajdujących się na Placu Grzegórzeckim przystanków tramwajowych. Dodatkowo uznano, że konieczne jest połączenie rowerowe pomiędzy ulicą Blich a Halą Targową i aleją Daszyńskiego.

Niektórzy mieszkańcy oczekiwali, że w ramach zmian na ulicy Blich pojawi się więcej zieleni. Jeden z uczestników konsultacji zwrócił uwagę na to, że wzdłuż ulicy potrzebne jest wprowadzenie ekranów akustycznych.

Dla największej liczby respondentów (32%) najważniejszą potrzebą w rejonie północnej pierzei Placu Grzegórzeckiego, ul. Blich, ul. Łazarza, ul. Sołtyka jest zwiększenie ilości zieleni. 29% głosów wskazuje na konieczność poprawy warunków dla ruchu pieszego i rowerowego. 18% zwraca uwagę na poprawę bezpieczeństwa ruchu rowerowego. 10% respondentów jest za zwiększeniem ilości miejsc postojowych. Najmniej respondentów (5%) postuluje ograniczenie dostępności do obszaru dla użytkowników innych niż mieszkańcy.



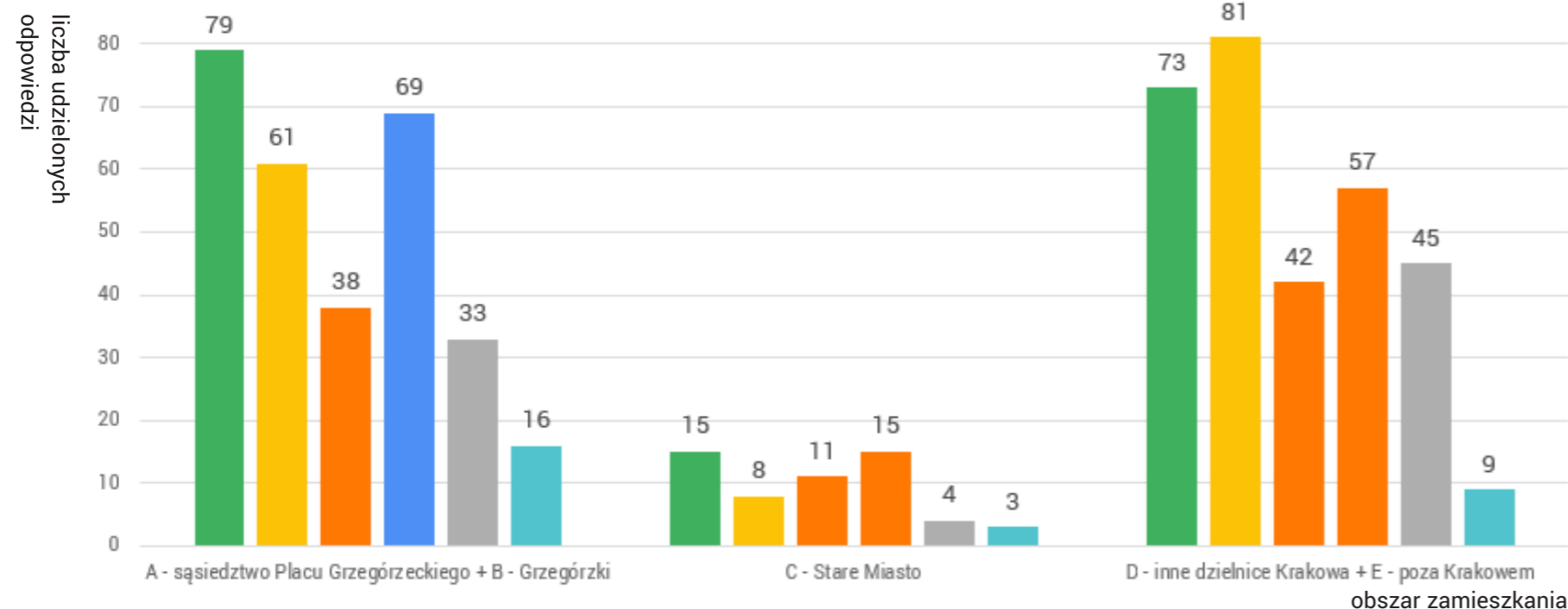
Wykres przedstawia odpowiedzi na pytanie: Jakie według Pana/Pani są potrzeby w rejonie północnej pierzei Placu Grzegórzeckiego, ul. Blich, ul. Łazarza, ul. Sołtyka? Liczba odpowiedzi na pytanie: 520



Odpowiedzi przeanalizowano również ze względu na miejsce zamieszkania respondentów.

Największy odsetek mieszkańców okolicy Placu Grzegórzeckiego oraz dzielnicy Grzegórzki (79 osób) domaga się zwiększenia ilości zieleni.

Dla mieszkańców innych dzielnic Krakowa najważniejsza jest poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego (81 osób), nieco mniej (73) chce zwiększenia ilości zieleni.



Wykres przedstawia odpowiedzi na pytanie: Jakie według Pana/Pani są potrzeby w rejonie północnej pierzei Placu Grzegórzeckiego, ul. Blich, ul. Łazarza, ul. Sołtyka? ze względu na miejsce zamieszkania respondentów ankiety. Liczba odpowiedzi na pytanie: 436

Komentarz

Ulica Blich może być zagospodarowana w różny sposób - jako klasyczna ulica z jezdnią i chodnikami lub np. woonerf, czyli przestrzeń współdzielona, z priorytetem dla pieszych i rowerzystów. Ulica ta powinna być zaprojektowana jako przestrzeń z dużym udziałem zieleni, atrakcyjna dla pieszych i rowerzystów. Zagospodarowanie ul. Blich należy powiązać z organizacją Parku Kolejowego - terenów zieleni pod estakadami PKP. Ważne będzie również wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu (SOR) w celu poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu ulicy Blich.

Blich i północna pierzeja Placu Grzegórzeckiego to miejsca, gdzie należy rozpatrywać wprowadzenie nowych lub zachowanie istniejących miejsc postojowych dla okolicznych mieszkańców.

08 Aleja Daszyńskiego

Aleja Daszyńskiego była jedną z najczęściej wymienianych ulic przez uczestników konsultacji w kontekście obaw odnośnie zakorkowania wewnętrznych ulic Grzegórzeckich i ich nadmiernej eksploatacji. Mieszkańcy wskazywali, że już dzisiaj na alei tworzą się korki, a proponowane ograniczenie ruchu tranzytowego na Grzegórzeckiej może pogorszyć tę sytuację. Dla wielu z nich warunkiem pozytywnej oceny projektu byłoby stworzenie alternatywnej trasy tranzytowej, którą nie jest w ich ocenie – już dzisiaj zakorkowana – II obwodnica.

„Obawiam się, że sąsiednie ulice nie będą w stanie poradzić sobie ze zwiększonym ruchem samochodów po likwidacji tej części drogi. Jako mieszkaniec okolic ulicy Daszyńskiego nie chciałabym, aby nasz park przejął ten ruch samochodowy.”

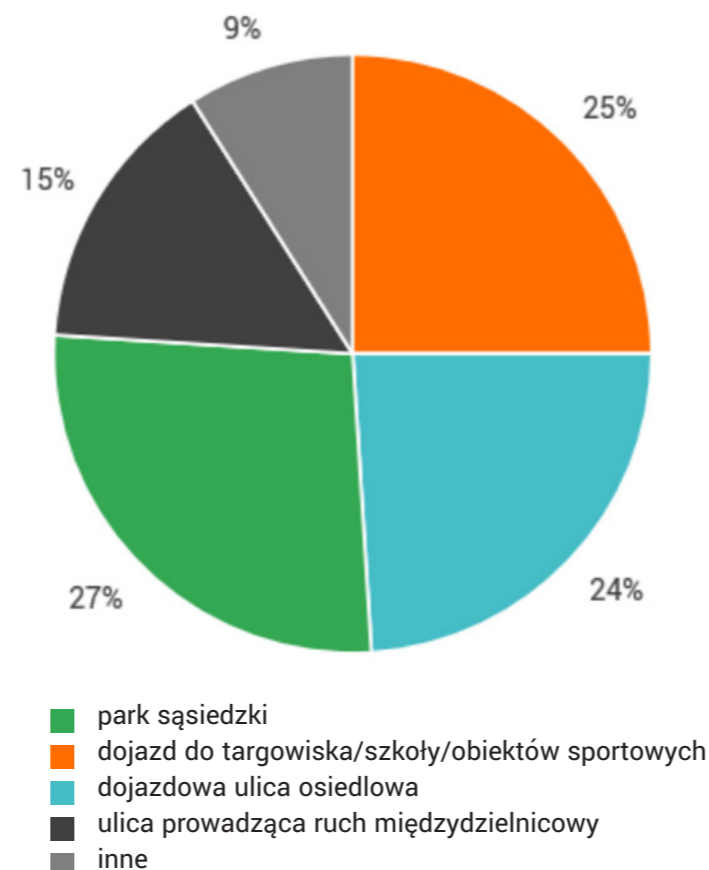
„Bardzo kolizyjny wyjazd z Daszyńskiego-ryzyko wypadku w wyniku zderzenia z rowerzystami/użytkownikami hulajnóg nadjeżdżającymi z dwóch stron na raz. Brak świateł sprawia, że tworzą się korki na ul. Daszyńskiego zwłaszcza przy próbie wyjazdu na lewo w ul. Grzegórzecką”

Uczestnicy konsultacji pozytywnie ocenili zmiany na skrzyżowaniu alei z ulicą Grzegórzecką. Propozycja nowego zagospodarowania zwiększa bezpieczeństwo w tym miejscu, w którym obecnie widoczność jest ograniczona i występuje ryzyko kolizji. Kilku rozmówców podkreśliło, że ważne jest zwrócenie uwagi na to uwarunkowanie podczas przygotowywania rozwiązań docelowych.

Rozmówcy wyrazili obawę odnośnie zmiany charakteru alei, która dzisiaj jest miejscem zielonym i wykorzystywanym przez wiele osób do odpoczynku. Ryzyko wzbudzenia intensywnego ruchu na tej ulicy mogłoby wpłynąć negatywnie na stan ulicznej zieleni. Dodatkowo większość mieszkańców ulicy negatywnie ocenia konieczność z korzystania z objazdów w dojeździe do miejsca zamieszkania, które wydłużą czas wjazdu i wyjazdu z alei.

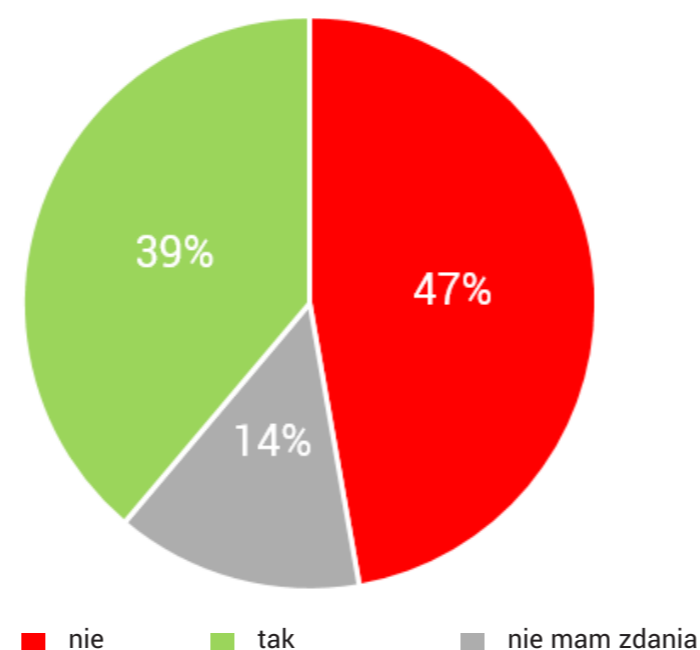
Według mieszkańców konieczne jest zadbanie o zieleni znajdującą się na alei, a także możliwe zwiększenie jej ilości. W związku ze zmianami na Placu Grzegórzeckim kilkakrotnie powtórzyła się propozycja połączenia nowych obszarów zielonych z ciągiem zieleni na alei Daszyńskiego w jeden spójny układ.

Uczestnicy ankiety internetowej byli dosyć równo podzieleni w swoich opiniach na temat dominującego charakteru alei Daszyńskiego. 27% respondentów wskazało charakter parku sąsiedzkiego, 25% - dojazd do targowiska/szkoły/obiektów sportowych, a 24% dojazdową ulicę osiedlową. Znacznie mniej, bo tylko 15% osób wskazało charakter ulicy prowadzącej ruch międzydzielnicowy. 56 osób dopisało w opcji "inne" swoje zdanie lub wskazało, że wszystkie opcje przedstawione do wyboru są równoważne. Części osób aleja kojarzy się z plantami, miejscem do spaceru oraz ogólnodostępną zielenią. Uważana jest za spokojną ulicę miejską o zrównoważonym podziale między pieszych i samochody, umożliwiającą zielone połączenie Hali Targowej z Galerią Kazimierz.



Wykres przedstawia odpowiedzi na pytanie: Jakiego rodzaju jest charakter Alei Daszyńskiego (odcinek na północ od Masarskiej)?
Liczba odpowiedzi na pytanie: 663

W ankiecie zapytano również o zdanie na temat uspokojenia ruchu pojazdów w alei Daszyńskiego, zdania na ten temat są podzielone. 47% respondentów jest przeciwnych temu rozwiązaniu. 39% popiera ideę uspokojenia ruchu pojazdów. 14% nie ma zdania. Opinie na temat uspokojenia ruchu pojazdów w alei Daszyńskiego wśród mieszkańców poszczególnych obszarów (Placu Grzegórzeckiego, Grzegórzek, Kazimierza i Starego Miasta oraz pozostałych dzielnic Krakowa) rozkładają się tak jak dla ogółu odpowiedzi.



Wykres przedstawia odpowiedzi na pytanie: Czy Pana/Pani zdaniem w związku z przedstawionymi planami przebudowy ul. Grzegórzeckiej, ruch pojazdów w Alei Daszyńskiego powinien zostać uspokojony (poprzez np. wyniesione przejścia dla pieszych, zawężenie jezdni i wlotów skrzyżowań)?
Liczba odpowiedzi na pytanie: 667

Komentarz

Przy przygotowaniu projektów organizacji ruchu należy dążyć do ograniczenia ryzyka pojawienia się ruchu tranzytowego w tym rejonie. Jest to możliwe dzięki zaplanowaniu zjazdów z al. Daszyńskiego na ul. Grzegórzecką, organizacji kierunku ruchu w ul. Siedleckiego i ograniczeniu przejazdu przez ul. Miodową. Możliwe działania obejmują także wprowadzanie ograniczeń prędkości ruchu (tzw. „strefa tempo 30”) oraz fizycznych ograniczeń ruchu.

09 Miejsca postojowe

Większość uczestników konsultacji negatywnie oceniła zmniejszenie liczby miejsc postojowych w okolicy Placu Grzegórzeckiego. W ocenie mieszkańców miejsc postojowych jest obecnie za mało zarówno dla nich samych, jak i klientów targowiska oraz innych punktów usługowych. Według nich konieczne jest nie tylko zachowanie obecnie funkcjonujących parkingów, ale także wprowadzenie nowych, ze względu na pojawienie się w przyszłości kolejnych użytkowników przestrzeni – osób korzystających z węzła przesiadkowego. Jednocześnie część mieszkańców pozytywnie oceniła propozycję wprowadzenia zieleni kosztem istniejących miejsc postojowych. Na co dzień nie korzystają z samochodów, a raczej wybierają rower lub komunikację miejską. Ta grupa akceptuje zmiany na Placu w celu wprowadzenia większej przestrzeni dla pieszych oraz zieleni. Kilka osób wyraziło nadzieję, że takie rozwiązanie zachęci kolejne osoby do korzystania ze środków transportu innych niż samochody .

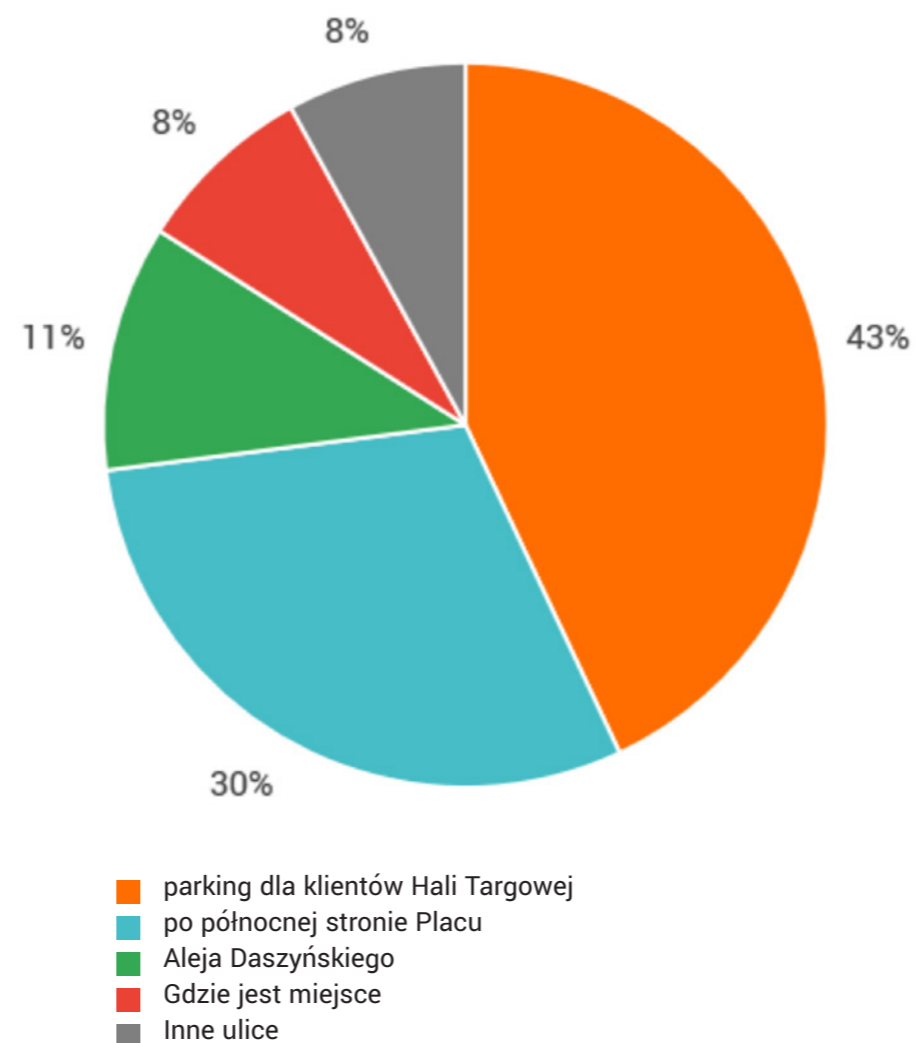
„Nie powinno być tam parkingu dla samochodów - to tylko zachęci do jazdy autem po 2 obwodnicy, gdzie ruch powinien być marginalny. Miejsca w strefie parkowania powinny być dostępne na max 3 godziny.”

Proponowane ograniczenia parkowania w obrębie Placu wywołują u części rozmówców obawę, że samochody przeniosą się na mniejsze ulice Grzegórek – Blich, Łazarza czy Sołtyka – gdzie już dzisiaj mieszkańcy doświadczają problemów ze znalezieniem miejsc postojowych. Według nich prezentowane rozwiązanie skierowane jest nie do mieszkańców, a do turystów i przyjezdnych. W trakcie konsultacji uczestnicy zaproponowali wprowadzenie rozwiązań skierowanych tylko do lokalnych użytkowników – miejsc pozwalających na czasowy postój oraz parkingów tylko dla osób zameldowanych. Część uczestników wskazała, że wymienione wyżej rozwiązania są konieczne, ponieważ miasto stosuje niekonsekwentną politykę dotyczącą tej okolicy. Z jednej strony proponuje ograniczenie miejsc do parkowania, a z drugiej wyraża zgody na kolejne inwestycje mieszkaniowe oraz budowę hotelu. Dodatkowo rozmówcy zwrócili uwagę na to, że proponowane rozwiązanie nie bierze pod uwagę obecnego kształtu Stref Płatnego Parkowania i przenosi miejsca postojowe do sąsiedniej dzielnicy, zlokalizowanej w innej strefie. Powtarzającą się propozycją było stworzenie dużego parkingu w obrębie nowego projektu – wielopoziomowego lub podziemnego. Takie rozwiązanie według uczestników konsultacji może odpowiedzieć na potrzeby zarówno mieszkańców okolicy, jak i jej innych użytkowników.

„Likwidacja miejsc postojowych dla mieszkańców stanowi poważne pogorszenie komfortu ich życia. Proponowane jedno (sic!) miejsce dla osoby z niepełnosprawnością w żadnym wypadku sytuacji nie poprawi. Także stanowiska kiss&ride nie są żadnym ułatwieniem dla mieszkańców. Ta okolica jest zamieszkiwana w większości przez osoby starsze. Dla niektórych z nich samochód jest jedyną możliwością poruszania się po mieście w celu załatwienia codziennych spraw.”

W celu zbadania najczęstszych miejsc parkowania samochodu zadano pytanie: Jeżeli parkuje Pan/Pani samochód w okolicy Placu Grzegórzeckiego, to jakie najczęściej miejsce Pan/Pani wybiera?

Wśród najczęściej wskazywanych lokalizacji były parking dla klientów Hali Targowej (43%) oraz miejsca postojowe po północnej stronie Placu (30%). Poza pozostałymi ulicami opisanymi na wykresie, respondenci jako miejsce parkowania samochodu wskazywali również ulice: Metalowców, Dietla, Wielopole, Blich, Grzegórzecka, Kopernika, Łazarza i Sołtyka.



Wykres przedstawia odpowiedzi na pytanie: Jeżeli parkuje Pan/Pani samochód w okolicy Placu Grzegórzeckiego, to jakie najczęściej miejsce Pan/Pani wybiera?
Liczba odpowiedzi na pytanie: 407

Komentarz

Przy projektowaniu zmian konieczne jest uwzględnienie potrzeb parkingowych mieszkańców i przedsiębiorców działających w najbliższej okolicy Placu Grzegórzeckiego. Wskazane jest zastosowanie narzędzi wspierających ochronę miejsc postojowych mieszkańców.

Możliwość realizacji dużych parkingów strategicznych (kubaturowych lub podziemnych) jest ograniczona zarówno z uwagi na dostępność terenów, jak i trudne warunki gruntowo-wodne. Dodatkowo parkingi park&ride powinny być organizowane dużo dalej od terenu opracowania, aby przechwycić część ruchu samochodowego wcześniej, przed wjazdem do centrum.

REKOMENDACJE PROJEKTOWE

Rekomendacje są podsumowaniem wniosków wynikających z analizy zgłaszanych uwag. Należy je traktować jako ogólne wskazania dla dalszych działań związanych z projektowaniem tej przestrzeni.

Przy projektowaniu Placu należy myśleć w kontekście docelowej sytuacji, tj. zakończenia inwestycji budowy przystanku oraz rozpoczęcia kursowania kolei aglomeracyjnej. Należy pamiętać o zmianach w najbliższym otoczeniu przystanku - utrzymaniu i rozwoju funkcji miejskich w rejonie - utrzymaniu i rozwoju targowiska i Hali czy przekształceń terenów Wesołej.

Działania, które nie budzą wątpliwości i które należy wdrażać od razu, **to poprawa warunków korzystania z transportu zbiorowego, polepszenia jego oferty, a także poprawa jakości i dostępności przestrzeni dla pieszych.** Przy projektowaniu przestrzeni należy zatem brać przede wszystkim pod uwagę takie kryteria jak: czas przesiadki, **bezpieczeństwo i komfort ruchu pasażerów**, czytelność powiązań między punktami (przystankami, punktami informacji pasażerskiej, usługami), rozmieszczenie i forma informacji pasażerskiej, wymagania dostępności oraz zapewnienie odpowiedniej powierzchni, wymaganej dla szacowanej liczby pasażerów.

Teren Placu powinien być **projektowany m.in. jako węzeł przesiadkowy** pozwalający na wygodną zmianę środka transportu - z podróży SKA na tramwaje lub autobusy komunikacji miejskiej, taksówkę lub rower. Należy pamiętać, że węzeł będzie zapewniał dostęp pieszy do pobliskich terenów: Starego Miasta, Kazimierza, Grzegórzek oraz obszaru Wesołej.

Nie oznacza to, że należy projektować tę przestrzeń wyłącznie jako miejsce komunikacji, ale jako miejsce publiczne, łączące funkcje transportowe i miejskie (m.in. handel). Plac jest nie tylko przedpołem dla przystanku Grzegórzki, ale także frontem obecnego targowiska i Hali Targowej. W niedziele jest on wykorzystywany przez "Giełdę Staroci", a wieczorem działa gastronomia. Wraz z uruchomieniem połączeń aglomeracyjnych potencjał tej przestrzeni poprawi się w związku z napływem użytkowników węzła. Targowisko i Hala są ważnymi miejscami dla mieszkańców, ich funkcjonowanie jest ściśle powiązane z życiem dzielnicy i węzłem przesiadkowym.

Proponowane **rozwiązania rowerowe** wymagają przeanalizowania pod kątem kolizji z ruchem pieszym i samochodowym oraz wdrożenia rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo rowerzystów. Plac będzie miejscem, w którym krzyżują się trasy rowerowe prowadzące ruch w kierunku wschód-zachód (Dietla i Grzegórzecką) oraz północ-południe w obrębie terenu pod estakadami kolejowymi. Przystanek SKA jest dobrym punktem dla **lokalizacji dużego parkingu rowerowego.**

Wprowadzenie **ruchu jednokierunkowego**, czyli utrzymanie kierunku ruchu ze wschodniego (od Ronda Grzegórzeckiego) na zachodni (w stronę Ronda Grunwaldzkiego) wymaga zaplanowania i przetestowania dróg dojazdu i dostaw dla mieszkańców i przedsiębiorców w otoczenia Placu. Dotyczy to przede wszystkim dzielnicy Grzegórzki, ul. Blich oraz instytucji, w tym pogotowia ratunkowego, szpitala akademickiego oraz handlu w rejonie Hali Targowej.

W przypadku ograniczenia przejazdu wskazana jest poprawa oferty komunikacyjnej transportu zbiorowego (zwiększenie częstotliwości połączeń, poprawy obsługi na trasach, które są obecnie wykorzystywane).