

ZAŁ.1.

SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEBIEGU KONSULTACJI

Akcja informacyjna

Formy informowania o konsultacjach

Ogłoszenie o konsultacjach społecznych zostało opublikowane 28 września na tydzień przed rozpoczęciem konsultacji społecznych na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Krakowa.

Konsultacje społeczne były promowane za pomocą plakatów rozwieszonych na Starym Mieście, Grzegórkach oraz tablicach informacyjnych Rady Dzielnicy I i II, a także online.

Wiadomość o konsultacjach pojawiła się na miejskich portalach informacyjnych:

- bip.krakow.pl [1];
- krakow.pl [2];
- obywatelski.krakow.pl [3] [4];
- ztp.krakow.pl [5];

miejskich profilach na Facebooku:

- Krakow Pl;
- Razem w ruchu;
- Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie;

a także w lokalnej prasie i na stronie rady dzielnicy:

- Gazeta Wyborcza [6];
- Radio Kraków [7];
- Rada Dzielnicy II Grzegórzki [8].

W celu promocji konsultacji społecznych oraz informowania o możliwościach wzięcia udziału w konsultacjach, a także publikowania informacji o dotychczasowych wynikach rozmów z mieszkańcami utworzono wydarzenie w portalu społecznościowym Facebook. Posty informujące o konsultacjach społecznościowych były udostępniane w zakładce Dyskusja wydarzenia, a później udostępniane również na profilach Razem w ruchu oraz Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie na Facebooku.

Informacje o kolejnych spotkaniach były zamieszczone na plakacie oraz publikowane na bieżąco w mediach społecznościowych i na miejskich stronach internetowych.

W ramach konsultacji społecznych przeprowadzono dwa warsztaty: zamknięty dla zaproszonych interesariuszy oraz otwarty w formule online. W przypadku pierwszego warsztatu zaproszenia były przekazywane drogą mailową lub telefoniczną. Warsztat online był przeprowadzony na platformie Zoom i transmitowany na Facebooku. Udział w warsztatach poprzez platformę Zoom wymagał rejestracji uczestników warsztatów (formularz rejestracyjny został udostępniony na profilach miejskich w mediach społecznościowych oraz na stronie wydarzenia na Facebooku). Transmisja na Facebooku była dostępna dla wszystkich użytkowników tej platformy, a pytania i uwagi zgłaszane w komentarzach były również uwzględniane w dyskusji na platformie Zoom. Nagranie ze spotkania online jest dostępne w mediach społecznościowych na profilu Zarządu Transportu Publicznego [9].

- [1] https://www.bip.krakow.pl/?dok_id=145499&metka=1
[2] https://www.krakow.pl/aktualnosci/253101,26,komunikat,konsultacje_w_sprawie_ul_grzegorzeckiej_i_okolic_hali_targowej_juz_od_dzis.html
[3] https://obywatelski.krakow.pl/aktualnosci/253342,2144,komunikat,zagospodarowanie_ulicy_grzegorzeckiej_i_okolic_hali_targowej_-_konsultacje_spoeczne.html
[4] https://obywatelski.krakow.pl/aktualnosci/253121,2144,komunikat,zagospodarowanie_ulicy_grzegorzeckiej_i_okolic_hali_targowej_-_ogloszenie_o_konsultacjach.html
[5] <https://ztp.krakow.pl/wszystkie-aktualnosci/miasto-15-minutowe/6-pazdziernika-rozpoczynamy-konsultacje-spoeczne-dotyczace-zagospodarowania-ulicy-grzegorzeckiej-i-okolic-hali-targowej-ktore-potrwa-ja-do-29-pazdziernika-2021-r.html?fbclid=IwAR1XceDWGCFUx8YThEAgVWtVgubaPaPlzJua13c85kuo-D0H8irVz24S1gQ>
[6] <https://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,27650012,jaki-plac-grzegorzecki-w-srode-rozpoczna-sie-konsultacje-spoeczne.html>
[7] <https://www.radiokrakow.pl/aktualnosci/krakow/od-srody-konsultacje-w-sprawie-ul-grzegorzeckiej-i-okolic-hali-targowej>
[8] <http://dzielnica2.krakow.pl/2021/10/07/6-pazdziernika-rozpoczynamy-konsultacje-spoeczne-dotyczace-zagospodarowania-ulicy-grzegorzeckiej-i-okolic-hali-targowej-ktore-potrwa-ja-do-29-pazdziernika-2021-r/>
[9] <https://fb.watch/9nuDQwElke/>



The image shows a screenshot of a news article from the website Krakow.pl. The article is titled "Wypowiedz się w sprawie ul. Grzegorzeckiej i okolic Hali Targowej" (Express your opinion on the matter of ul. Grzegorzeckiej and the vicinity of Hali Targowej). The article is dated 29 października 2021 r. (October 29, 2021). The text of the article describes the public consultation process for the development of the area around ul. Grzegorzeckiej and Hali Targowej. It mentions that the consultation was held online and in person, and that the results of the consultation will be used to inform the development of the area. The article also includes a photograph of the city of Krakow, showing the street and the surrounding buildings.

Ryc. 1. Artykuł informujący o konsultacjach społecznych
źródło: krakow.pl

Akcja informacyjna na portalu Obywatelski Kraków

Podczas konsultacji wykorzystano następujące elementy serwisu:

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

W dziale „aktualności”

29 września 2021 r. opublikowano informację, że 6 października Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie rozpocznie konsultacje społeczne dotyczące zagospodarowania ulicy Grzegórzeckiej i okolic Hali Targowej, które potrwać do 29 października 2021 r.

W tekście poinformowano o planowanych działaniach konsultacyjnych, obejmujących: spotkanie on-line z mieszkańcami oraz z pozostałymi interesariuszami projektu, uruchomienie dwóch punktów konsultacyjnych w tym rejonie, dyżur telefoniczny prowadzony przez cały okres trwania konsultacji, mailowy dyżur ekspercki oraz aktywną od 13 do 29 października ankietę, mającą na celu zebranie informacji nt. potrzeb i oczekiwań mieszkańców oraz użytkowników przestrzeni Placu. W tekście scharakteryzowano też krótko przedmiot konsultacji.

6 października 2021 r. zamieszczono informację o rozpoczęciu trwających do 29 października 2021 r. konsultacji społecznych w sprawie zagospodarowania ulicy Grzegórzeckiej i okolic Hali Targowej. W tekście podano harmonogram działań konsultacyjnych, obejmujących spotkanie online z mieszkańcami oraz pozostałymi interesariuszami projektu, funkcjonowanie dwóch punktów konsultacyjnych, telefoniczny i mailowy dyżur ekspercki i ankietę. Poinformowano także o celu konsultacji i ich przedmiocie, a także o ich organizatorze i wykonawcy.

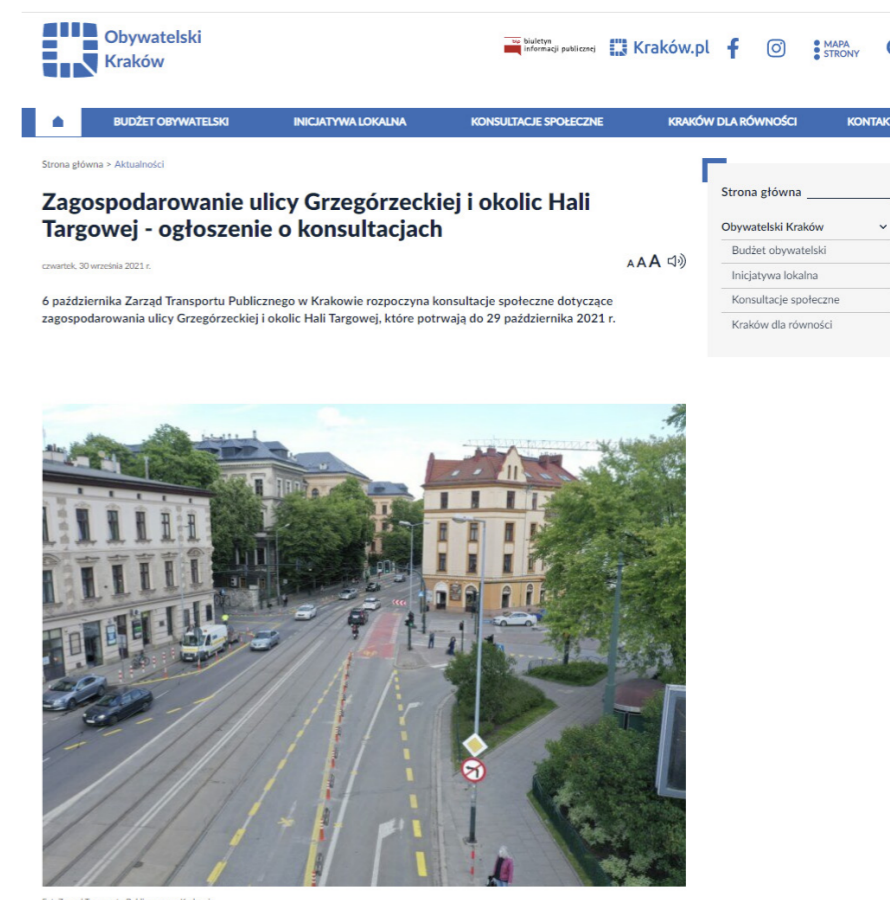
W dziale „aktualne konsultacje społeczne”

6 października 2021 r. zamieszczono informację o rozpoczęciu trwających do 29 października 2021 r. konsultacji społecznych w sprawie zagospodarowania ulicy Grzegórzeckiej i okolic Hali Targowej. W tekście podano harmonogram działań konsultacyjnych, obejmujących spotkanie online z mieszkańcami oraz pozostałymi interesariuszami projektu, funkcjonowanie dwóch punktów konsultacyjnych, telefoniczny i mailowy dyżur ekspercki i ankietę. Poinformowano także o celu konsultacji i ich przedmiocie, a także o ich organizatorze i wykonawcy.

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

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

6 października 2021 r. opublikowano post, w którym zaproszono mieszkańców do udziału w konsultacjach społecznych dotyczących zagospodarowania ulicy Grzegórzeckiej i okolic Hali Targowej. W tekście podano zaplanowane formy konsultacji wraz z harmonogramem ich realizacji.



Ryc. 2. Ogłoszenie o konsultacjach
źródło: obywatelski.krakow.pl

Podsumowanie uwag składanych przez uczestników konsultacji

Rozmowy w punktach konsultacyjnych

W trakcie rozmów w punktach konsultacyjnych zanotowano uwagi od około 230 osób. W tej grupie było 175 mieszkańców okolicy, czyli aż 76% uczestników tej formy konsultacji. Prawie 54% rozmówców stanowiły osoby w wieku produkcyjnym, a 31% seniorzy. Uwagi zebrane w punktach podzielono na pozytywne, negatywne, ogólne (informatywne) i sugestie rozwiązań.

Uwagi pozytywne

Część mieszkańców wyrażała pozytywne zdanie na temat całości lub części koncepcji przebudowy Placu Grzegorzckiego. Najczęściej deklarowano poparcie dla ogólnego zamysłu i kierunku, zgłaszając jednocześnie wątpliwości i obawy co do szczegółów rozwiązań. W opinii rozmówców, proponowane zagospodarowanie placu i przerwanie tranzytu to dobre pomysły. Mieszkańcy obawiają się jednak utrudnionego dojazdu do swoich mieszkań. Niewielka część osób odwiedzających punkt konsultacyjny popierała zmiany w całości, zazwyczaj jednak pojawiały się pewne zastrzeżenia. Aprobata dla proponowanych zmian wyrażano pod warunkiem, że ruch samochodowy i parkowanie nie zostaną przerzucone na sąsiednie uliczki, które nie są w stanie przejąć takiego obciążenia, pomimo dobrej oceny zmian w ruchu drogowym. Poparcie dla projektu wyrażano również pod warunkiem, że zmiany te wdrażane będą z głową i nie tak chaotycznie, jak na przykład droga dla rowerów w ciągu ul. Grzegorzckiej, która najpierw miała zostać zlikwidowana, a ostatecznie pozostała w dotychczasowej formie. Poprawa warunków ruchu pieszego będzie jednym z pozytywnych skutków wdrożenia projektu.

Mieszkańcy popierają wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu oraz przecięcie tranzytu. Występuje duże poparcie dla ograniczenia ruchu samochodowego w śródmieściu. Utworzenie strefy ograniczonego ruchu w rejonie ulic: Łazarza, Sołtyka, Blich jest dobrym pomysłem, gdyż obecnie okoliczni mieszkańcy borykają się z problemem braku dostatecznej liczby miejsc postojowych. Już dzisiaj mieszkańcy w dojeździe do tego rejonu ul. Blich korzystają z ul. Grzegorzckiej, a wyjeżdżają ul. Kopernika do ul. Mogiłskiej, czyli taką trasą, jaką zakłada sektorowa organizacja ruchu w obszarze Wesołej. Jedna z mieszkanki popiera założenia projektu, jeśli miałyby one spowodować zmniejszenie ruchu samochodowego na Dietla. Jej okna wychodzą na tę ulicę i hałas generowany przez całą dobę

przez auta bardzo jej przeszkadza. Największym poparciem z kilku zmian transportowych ze strony mieszkańców cieszy się przerwanie tranzytu. Pomimo obaw związanych z wydłużeniem czasu dojazdu do mieszkania, stwierdzają oni, że opłacałoby im się to rozwiązanie, o ile tranzyt rzeczywiście przeniósłby się na drugą obwodnicę. Niektórzy rozmówcy deklarowali też poparcie dla jednokierunkowej ulicy Grzegorzckiej i likwidacji jednego pasa ruchu. Propozycję woonerfu na Blichu przyjmowali ostrożnie, zgłaszając wiele obaw.

Mieszkańcy wyrazili też poparcie dla planów dotyczących poszerzenia peronów przystanków tramwajowych, co będzie oznaczało większą wygodę i bezpieczeństwo dla użytkowników transportu zbiorowego. Część rozmówców stwierdziła również, że budowa przystanku SKA w tym miejscu to dobry pomysł.

Niektórzy mieszkańcy wyrazili oczekiwanie większego spokoju na ul. Grzegorzckiej i dodania zieleni w obszarze Placu Grzegorzckiego. Postulat wprowadzania zieleni na placu był równoważony obawą o utratę miejsc postojowych. Część osób zgłaszała, że zielone przystanki tramwajowe to dobry pomysł. Proponowano skupić się na zachowaniu istniejącej zieleni wysokiej i wprowadzaniu nowych zadrzewień.

Część rozmówców korzysta regularnie z drogi dla rowerów w ul. Grzegorzckiej. Funkcjonowanie drogi dla rowerów w obecnym kształcie powinno być utrzymane, gdyż wiele osób korzysta z niej w drodze do pracy, ale trasy rowerowe powinny mieć zapewnioną ciągłość i konsekwentne prowadzenie po konkretnej stronie drogi. Wydzielenie z ruchu kołowego infrastruktury rowerowej zwiększa bezpieczeństwo użytkownika, zwłaszcza jeśli podróżuje się z dzieckiem.

Zarówno mieszkańcy, jak i osoby przyjeżdżające z większych odległości, byli zadowoleni z decyzji o pozostawieniu hali targowej i targowiska w dotychczasowej formie. Wskazywali na niską estetykę istniejącego placu targowego, sugerowali że należy wypośredkować potrzeby estetyczne i możliwości ekonomiczne kupców.



Ryc. 1. Punkt konsultacyjny przed Halą Targową
fot. A2P2



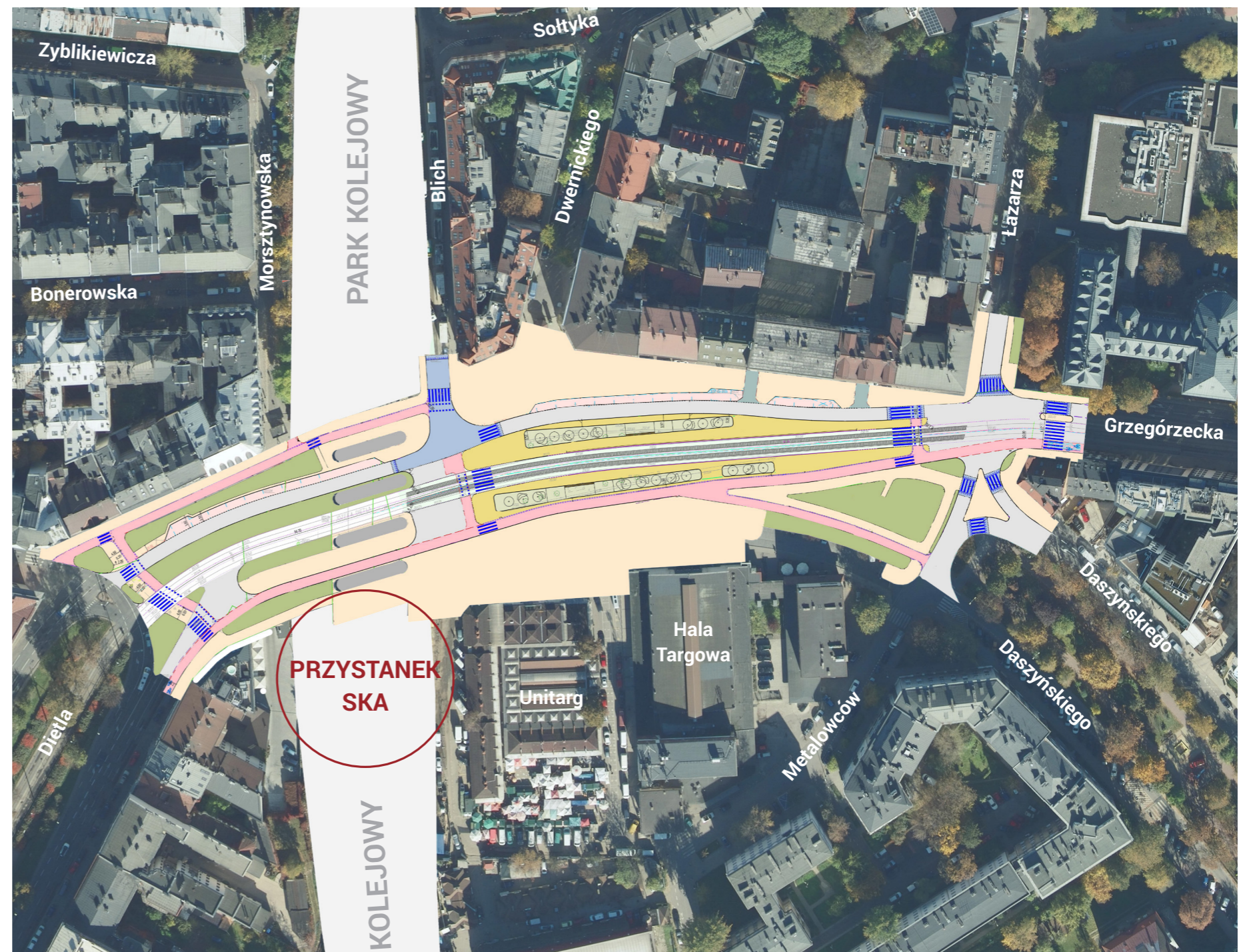
Ryc. 2. Mieszkańcy zebrani wokół wydruków z koncepcjami
fot. A2P2

Uwagi negatywne

Wielu odwiedzających punkt konsultacyjny wyrażało brak zgody na zmiany związane z wprowadzeniem jednego kierunku na ul. Grzegórzeckiej. Wprowadzenie ograniczeń w ruchu samochodowym w rejonie ul. Grzegórzeckiej rodzi obawę o zmniejszenie liczby klientów odwiedzających targowisko, podobnie jak miało to miejsce na handlowej niegdyś ul. Kalwaryjskiej. Wydzielenie jednego pasa ruchu w ulicy Grzegórzeckiej według mieszkańców spowoduje przeniesienie ruchu na spokojne ulice Grzegózek. Zgłaszane były między innymi obawy przed ruchem tranzytowym ulicą Podgórską (obecnie są tam korki). Likwidacja jednego kierunku ruchu na Grzegórzeckiej jest według wielu rozmówców złym pomysłem, jej skutki mogą być uciążliwe dla osób starszych, którzy zmuszeni są korzystać z samochodu osobowego. Zmiany mogą utrudniać dojazd do miejsca pracy, a proponowany objazd zdaniem rozmówców będzie zbyt czasochłonny. Grzegórzecka, według mieszkańców, powinna pozostać dwukierunkowa. "Dobrze jest tak, jak jest, czyli po jednym pasie w każdą stronę". Okoliczni mieszkańcy obawiają się głównie o zakorkowanie ulic wewnętrznych i ich nadmierną eksploatację. Uspokojenie ruchu na głównej arterii nie spowoduje, że on zniknie, a po prostu przeniesie się na sąsiednie uliczki. Stwierdzają, że wiele osób czasem potrzebuje skorzystać z samochodu, w związku z czym nie powinno się pogarszać warunków ruchu mieszkańcom rejonu, zmuszając ich do kluczenia po ciasnych uliczkach.

Powolny rozwój infrastruktury kolejowej i brak odczuwalnych korzyści w stosunku do poniesionych nakładów rodzi w rozmówcach poczucie, że działania podejmowane przez władze w zakresie transportu są działaniami pozorowanymi, które nie przekładają się na rzeczywistą poprawę warunków przemieszczania się po mieście. Pojawiały się też wątpliwości co do istotności realizacji tak dużego węzła przesiadkowego, uzupełniane niską oceną estetyki przystanku SKA Grzegórzecki. Podważając prognozowaną liczbę pasażerów mających skorzystać z węzła przesiadkowego, mieszkańcy dowodzili, że nie pojawi się zbyt wiele osób korzystających z przestrzeni dla pieszych, lecz dużo więcej samochodów, w związku z czym to jezdnię należałoby powiększyć, a nie chodnik.

Mieszkańcy zgłaszali, że istniejąca droga dla rowerów wzdłuż ul. Grzegórzeckiej (w szczególności w rejonie przejścia dla pieszych w rejonie ul. Blich) jest niebezpieczna. Pomysł z drogą dla rowerów na



Ryc. 3. Uproszczona koncepcja prezentowana na punktach konsultacyjnych
oprac. własne

ul. Grzegórzeckiej jest według wielu rozmówców chybiony, gdyż zabiera przestrzeń dla samochodów i wydłuża czas przejazdu tramwajów i autobusów, powodując korki. Według obserwacji osób uczestniczących w konsultacjach, droga dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej się nie sprawdza, jest zbędna, gdyż nikt z niej nie korzysta, a trasa koliduje z autami, pieszymi i transportem publicznym. W związku z tym powinna zostać usunięta z ulicy Grzegórzeckiej, a przynajmniej powinna być bezkolizyjna. Część rozmówców była sceptyczna odnośnie zasadności funkcjonowania ścieżek rowerowych i roweru jako środka codziennego transportu, w związku z czym nie uważa systemu tras rowerowych jako ważnego elementu infrastruktury miejskiej. Rozmówcy zauważali też, że rowerzyści przemieszczają się po chodniku po północnej stronie ul. Grzegórzeckiej - nie zawsze korzystają z przewidzianej dla nich drogi dla rowerów. Według nich, istniejąca droga dla rowerów w Grzegórzeckiej powinna być zlikwidowana, a wadą proponowanego rozwiązania mogą być liczne kolizje rowerzystów i pieszych przy korzystaniu z węzła przesiadkowego.

Wprowadzenie sektorowej organizacji ruchu rodzi w mieszkańcach obawę o wydłużenie drogi w trakcie podróży samochodem pomiędzy miejscem zamieszkania a rejonem Hali Targowej. Na II obwodnicy już teraz doświadczają dużych korków, co poddaje w wątpliwość sens idei przetrzucenia na tę trasę ruchu tranzytowego ze śródmieścia. Mieszkańcy nie uważają likwidacji tranzytu za dobry pomysł, ponieważ utrudni to przemieszczanie się przez miasto i dojazd do Grzegórek od strony zachodniej oraz ograniczy dojazd dla mieszkańców i wydłuży czas dojazdu. Wskazują, że takie rozwiązanie spowoduje zwiększenie korków ulicznych, co przy wzroście cen paliw utrudnia życie kierowców. W odniesieniu do propozycji zmian w ruchu padały komentarze, że "lepsze jest wrogiem dobrego", projekt to „wywracanie do góry nogami” i najlepiej będzie niczego nie zmieniać. Mieszkańcy zgłaszali też, że miasto chcąc ograniczyć tranzyt i poprawić dojazd do miasta osobom spoza Krakowa (SKA), które nie płacą tu podatków, pokazuje, że nie zależy mu na dobrobycie stałych mieszkańców.

U osób mieszkających przy ul. Grzegórzeckiej pojawia się wiele obaw i niepewności co do stanu transportu w przyszłości. Niejasna polityka miejska i niespójne działania nie poprawiają tego odczucia. Dla wielu osób powrót do domu od strony Ronda Grunwaldzkiego wiązać się będzie z kluczeniem po niewielkich ulicach Grzegórek, wydłużając czas

dotarcia do miejsca zamieszkania. Dlatego też wyrażają się sceptycznie o planowanych zmianach w organizacji ruchu - widzą w nich utrudnienie dojazdu dla mieszkańców i ich rodzin oraz znajomych. Mieszkańcy ulicy Chodkiewicza będą protestować przeciwko zmianom w ruchu, obawiając się o wzmożony ruch na tej ulicy przy likwidacji jednego kierunku ruchu na Grzegórzeckiej. Główną obawę mieszkańców stanowiło przekonanie, że projekt może wiązać się z utrudnieniami w poruszaniu się, dostępie do podstawowych usług, również w dojeździe pogotowia ratunkowego. Mieszkańcy zgłaszali też obawę przed rozwojem nocnej i szybkiej gastronomii, wiedząc, że obecnie działające "Kumpir" i "Nyska" generują hałas i śmieci. Obawa ta powiązana jest z obserwacją efektów nocnego imprezowania na Kazimierzu, czego efektem są nieporządek i obecność osób pod wpływem alkoholu w przestrzeni publicznej. Ulica Blich jest w opinii rozmówców zbyt wąska na przerzucenie na nią większego niż dotychczas ruchu, parkowania i infrastruktury rowerowej. Nie mogą zniknąć miejsca postojowe po północnej stronie ulicy Grzegórzeckiej i Placu Grzegórzeckiego, ponieważ mieszkańcy nie widzą już innych potencjalnych miejsc do parkowania samochodów. Obawiają się, że redukcja miejsc parkingowych utrudni jeszcze bardziej podróżowanie i przypominają, że mają potrzeby, których spełnienie wiąże się z koniecznością skorzystania z samochodu, jak np. duże zakupy spożywcze dla rodziny.



Ryc. 3. Punkt konsultacyjny przed Halą Targową
fot. A2P2



Ryc. 4. Mieszkańcy zebrani wokół wydruków z koncepcjami
fot. A2P2

Uwagi ogólne

Mieszkańcy uważają, że najważniejsze jest zapewnienie dobrego funkcjonowania transportu publicznego i Hali Targowej. Twierdzą też, że ważne są przyzwyczajenia klientów Unitargu, którzy obawiają się, że po zmianach dotyczących organizacji ruchu, targowisko może stracić klientów. Targowisko nie ma obecnie przestrzeni do rozwoju powierzchni handlowej - wizualizacje Zarządu Zieleni Miejskiej wskazujące na zmiany w obszarze samego targowiska dawały nadzieję na zwiększenie powierzchni punktów handlowych. Rozmówcy poinformowali, że zarząd Hali Targowej nie pozwala handlować na placu przed budynkiem, przez co brakuje przestrzeni dla kupców w niedziele, gdy odbywa się pchli targ. Jeden z rozmówców stwierdził, że Straż Miejska niepotrzebnie przegania mniejszych handlowców. Inny stwierdził, że to galerie handlowe spowodowały spadek obrotów na targowisku o 70%, a czynnikiem wpływającym na to było również przeniesienie szpitala oraz pandemia. Niekorzystnie na targowisko wpłynęły również zmiany w kursowaniu tramwajów - zmiana tras linii 9 i 50, bo wielu klientów docierało na targ ww. liniami tramwajowymi. Część osób twierdziła, że parking przy targowisku jest bardzo ważny, a druga grupa, że miejsca postojowe przed halą są niepotrzebne. „Giełda staroci” jest ważnym elementem tej przestrzeni, poza nią funkcjonuje jeszcze tylko jedna giełda na Rybitwy (przy kompleksie handlowym). W związku z tym wielu turystów przychodziło na plac, jako jednej z lokalnych atrakcji. Estetyka targowiska jest niska, rodem z lat 90-tych, odstaje od obecnych standardów i wymagań, ale koszt budowy zielonego dachu byłby zbyt wysoki. Hala powinna zostać w obecnym kształcie, jako zabytek i element tradycji miejsca, podobnie z innymi atrakcjami, jak np. „kielbaski z Nyski”. Jeden z rozmówców handlował na tym placu, a obecnie na nim kupuje. Uważa, że to ważna część tej dzielnicy, a sporo osób, które tu handlowały są związane z okolicą. Plac przed Halą jest niewykorzystywany poza godzinami funkcjonowania targowiska.

Opinie na temat transportu publicznego były podzielone. Część osób twierdziła, że jest dobrze zorganizowana, a część uważała, że komunikacja jest mało konkurencyjna - za drogo, a czas podróży jest zbyt długi. Najbardziej uciążliwe dla użytkowników są niewygodne przesiadki, np. na rondzie Mogiłskim. Tramwaj jest szybkim środkiem transportu w mieście, problemem jest jednak zmiana tras niektórych linii tramwajowych.

Problemem jest dość długi czas podróży autobusami, które w Krakowie stoją w korkach, np. na moście Grunwaldzkim z powodu mniejszej przepustowości spowodowanej przeznaczeniem pasa do skrętu w prawo na drogę dla rowerów. Oferta komunikacji miejskiej w rejonie Hali Targowej jest niezadowolająca - niewystarczająca liczba dostępnych linii wymaga w podróżach na duże odległości wielu przesiadek, co jest niewygodne. Jedna z osób uznała, że polityka transportowa Krakowa spowodowała, że mieszkańcy „zostali wsadzeni do samochodów”. Taksówki są zbyt drogie, aby mogły być alternatywą do korzystania z transportu zbiorowego.

Przystanek SKA był uznawany za potrzebną inwestycję, ale dużym problemem jest opóźnienie jej realizacji. Część osób miała przeciwnie zdanie, twierdząc, że na przystanku kolejowym nie będzie zbyt wielu pasażerów. Pojawiały się komentarze dotyczące niskiej jakości wykonania i estetyki przystanku. Teren pod wiaduktem nie jest nadzorowany, problemem jest pojawiające się graffiti. Tranzyt można wyeliminować, ale pewnych praktyk związanych z życiem mieszkańca tej ulicy nie można zredukować, podporządkowując ich interesom użytkowników SKA. Podporządkowanie dzielnicy węzłowi przesiadkowemu przeczy wszystkim innym funkcjom tej przestrzeni (w tym mieszkalnej). Z kolei brak zmian na ul. Grzegorzeckiej spowoduje, że budowa węzła przesiadkowego niczego nie poprawi.

W opinii mieszkańców, miasto wycina zieleni i nie dba o istniejące tereny zielone. Mimo to, realizacje Zarządu Zieleni Miejskiej w mieście są „całkiem dobre”, więc jest nadzieja, że projekt realizowany w tym miejscu może mieć także dobrą jakość. Obecnie okolice placu nie są zadbane, nie ma tu miejsca, żeby usiąść, problemem jest brak toalet. Dla Grzegórzek głównym terenem zieleni jest m.in. Staw na Dąbiu, są też inne tereny zieleni w okolicy – aleja Daszyńskiego, Bulwary Wiślane, Planty. Innym problemem są występujące podczas ulew (deszczy nawałnych) podtopienia, dotyczy to m.in. ul. Halickiej, a przyczyny należy szukać w niskim stanie utrzymania kanalizacji deszczowej (nieoczyszczania kratek deszczowych).

W opinii rozmówców, na Zachodzie również są realizowane podobne rozwiązania komunikacyjne, ale trzeba dać coś ludziom w zamian, a w przypadku Placu Grzegorzecznego nikt z urzędników nie poinformował we właściwy sposób o planowanych zmianach organizacji ruchu.



Ryc. 5. Punkt konsultacyjny przed Halą Targową
fot. A2P2



Ryc. 6. Mieszkańcy zebrani wokół wydruków z koncepcjami
fot. A2P2

Ulica Blich jest zbyt wąska, by przerzucić tam zarówno ruch samochodowy z ul. Grzegórzeckiej (w ramach sektorowej organizacji ruchu z prawoskrętną dostępnością) razem z ruchem rowerowym i pieszym oraz zapewnić miejsca postojowe. Dojazd do ul. Metalowców i al. Daszyńskiego jest o wiele łatwiejszy od ul. Dietla, a trudniejszy ze strony wąskich uliczek (np. tunel przy Miodowej, Prochowa itp.). Istotnym problemem kwartału Blich - Kołłątaja - Łazarza jest nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów organizacji ruchu, min. nielegalne parkowanie połączone z nieskutecznością działań służb porządkowych. II obwodnica Krakowa jest już zakorkowana, ale szansą na jej odciążenie jest budowa Trasy Łagiewnickiej. Ruch na II obwodnicy już jest utrudniony, ciężko żeby mógł przenieść dodatkowe obciążenie tranzytu.

Rozmówcy zgłaszali miejsca, w których najczęściej występują korki oraz sytuacje kolizyjne:

- wlot ulicy Rzeźniczej w ulicę Grzegórzecką;
- wyjazd z ulicy Chodkiewicza w kierunku Grzegórzeckiej to niebezpieczne miejsce, trzeba uważać na rowerzystów;
- konieczne jest zapewnienie bezpiecznego przejazdu przez skrzyżowanie z al. Daszyńskiego;
- źródłem problemu są rondo Mogilskie i Kotlarskie (Grzegórzeckie) (tranzyt), „ruch grzęźnie na Grzegórzeckiej”;
- ruch samochodowy – jazda Dietla i Nowohucką jest „ok”, ale korki są nieprzewidywalne, często jak już wjedzie się w ulicę nie ma gwarancji sprawnego wyjazdu;
- problemem jest skrzyżowanie Daszyńskiego i Masarskiej – pojazdy poruszające się Daszyńskiego jeżdżą zbyt szybko, Masarska jest drogą do szkoły;
- jako miejsce występowania niebezpiecznych zdarzeń wskazywane jest również skrzyżowanie ul. Grzegórzeckiej, Łazarza i Metalowców ze względu na ograniczoną widoczność, duży ruch samochodowy oraz przecinające się w obrębie skrzyżowania ciągi piesze, rowerowe, samochodowe i linie tramwajową.

Zmiany wprowadzone w innej dzielnicy, na ul. Długiej, w opinii mieszkańców nie działają dobrze, co budzi ich obawy co do działań Miasta w obrębie Placu Grzegórzeckiego. Pojawia się problem z parkowaniem na ulicy Łazarza, pogotowie ratunkowe ma swój parking przy Śniadeckich, ale to może być za mało, aby zaspokoić popyt. Dojazd na pogotowie przy ul. Łazarza ma priorytet, który nie może być zbagatelizowany przy ograniczaniu ruchu, jest konieczność zapewnienia dogodnego dojazdu

do szpitala z każdej strony (dla mieszkańców, zwłaszcza starszych, liczy się każda minuta czasu dotarcia do szpitala). Rozmówcy wskazywali na obserwowane wykluczenie osób niepełnosprawnych i wymagających opieki oraz ich opiekunów. Miasto pomija ich w polityce transportowej i w przestrzeni publicznej, więc są skazani na własną zaradność.

Mieszkańcy obawiają się, że przecięcie tranzytu spowoduje odcięcie tej części Krakowa od reszty miasta. Problemem dla miejscowych jest niewystarczająca liczba miejsc postojowych. Część mieszkańców uważa, że natężenie ruchu tranzytowego ulicami Grzegórzecką i Dietla spadło w ostatnich latach. Zarzuty wobec polityki miejskiej stawiane przez mieszkańców to: ograniczanie ruchu, przy jednoczesnym wydawaniu pozwoleń na duże inwestycje w tym rejonie, które będą generować dodatkowy ruch samochodowy (budowa hotelu przy ul. Grzegórzeckiej, inwestycja mieszkaniowa przy VIII LO, niejasna przyszłość inwestycji miejskich w obrębie Wesolej – prawdopodobieństwo kolejnych inwestycji mieszkaniowych).

Rozmówcy byli też zdania, że funkcjonowanie infrastruktury rowerowej w ul. Grzegórzeckiej jest ważne ze względu na konieczność zapewnienia dogodnego dojazdu do przystanku kolejowego Grzegórzki SKA. W tym miejscu przesiadka na kolej będzie dużo wygodniejsza niż na dworcu Kraków Główny. Niektórzy oceniali, że najszybciej jest poruszać się po Krakowie rowerem, a połączenia rowerowe są wygodne. Inni uważali, że ruch rowerowy jest chaotyczny, nawet mimo zagospodarowania jednego pasa ruchu na jego potrzeby, jazda odbywa się chodnikami lub jezdnią. Obserwowano że „nikt” nie jeździ drogą rowerową na Grzegórzeckiej, a większość rowerzystów wybiera jazdę chodnikiem. W związku z tym, mieszkańcy poruszający się pieszo muszą uważać na rowerzystów, a ryzyko kolizji z pieszymi zwiększa wysoka prędkość poruszających się rowerów. Włączenie kontraruchu rowerowego z Chodkiewicza w Daszyńskiego jest problematyczne, na Daszyńskiego nie ma kontrapasa, a rowerzyści i tak tam jeżdżą. Problemem jest niska widoczność rowerzystów na skrzyżowaniach, prowadzi to do ryzyka wystąpienia kolizji, szczególnie na skrzyżowaniu z ulicą Wielopole oraz na rondzie Mogilskim. Rozmówcy zarzucali niespójność działań miejskich - rezygnacji z funkcjonowania systemu rowerów miejskich przy jednoczesnym prowadzeniu polityki pro-rowerowej.

Sugestie i propozycje z punktów konsultacyjnych

OBSZAR POD ESTAKADAMI

Ważną kwestią jest doprowadzenie do zagospodarowania terenów pod estakadami, aby nie zostały obszarem pozbawionym funkcji. Obszar zieleni w pasie drogowym w pobliżu wiaduktu nie jest właściwie utrzymywany i nie był również przed rozpoczęciem inwestycji PKP PLK. Mieszkańcy wątpią, by po utworzeniu Placu Grzegórzeckiego stan ten miał się zmienić - być może lepiej byłoby zagospodarować tę przestrzeń nie tylko zielenią - np. utworzyć zbiorniki retencyjne. Mieszkańcy proponowali, aby w rejonie estakad wprowadzać tereny rekreacyjne, boiska, tereny zielone. Park Kolejowy powinien być monitorowany w celu zapewnienia porządku w tej przestrzeni, a filary wiaduktu warto pomalować muralami, aby zniechęcić do wandalizowania ich graffiti. Pod wiaduktem powinien powstać też parking.

PRYZYSTANEK SKA

Zgłaszano następujące postulaty i propozycje:

- potrzebne jest zorganizowanie punktu informacji turystycznej w rejonie nowego przystanku kolejowego, gdzie dostępne będą informacje o wydarzeniach kulturalnych, papierowe mapki śródmieścia Krakowa i schematy sieci transportu publicznego dla turystów;
- węzeł przesiadkowy powinien być wyposażony w defibrylator;
- Szybka Kolej Aglomeracyjna powinna jeździć częściej;
- podróżowanie SKA w ciągu pierwszego miesiąca po otwarciu przystanku Kraków Grzegórzki powinno być bezpłatne, aby zachęcić mieszkańców do skorzystania z nowego połączenia i sprawdzenia korzyści z jego powstania;
- konieczna jest poprawa estetyki przystanku kolejowego SKA jako wizytówki dzielnicy;
- stworzenie dużego, całorocznego parkingu rowerowego w pobliżu węzła SKA;
- wykorzystanie ul. Wrzesińskiej jako dojazdu do przystanku SKA „od zaplecza”. Możliwość zlokalizowania w tamtym rejonie postoju „Kiss&Ride” dla taksówek, samochodów prywatnych itp.

OFERTA TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Mieszkańcy wskazywali na gorszą niż w przeszłości ofertę transportu zbiorowego w rejonie Hali Targowej oraz podkreślali konieczność zwiększenia liczby połączeń i częstotliwości kursowania pojazdów komunikacji miejskiej. Niektórzy rozmówcy mieli obawy o niską przepustowość ciągu Dietla-Grzegórzecka dla tramwajów, a w szczególności wskazywali na ryzyko tworzenia się kolejek pojazdów na rondzie Grzegóreckim w kontekście planowanego zwiększenia liczby tramwajów i autobusów względem stanu obecnego. Rozmówcy wskazywali, że ceny biletów komunikacji miejskiej są zbyt wysokie i w związku z tym transport zbiorowy nie stanowi atrakcyjnej alternatywy dla podróżowania samochodem - w szczególności dotyczy to podróży „spontanicznych” (postrzeganie transportu publicznego jako drogiego środka transportu). Brak szerokiej integracji taryfowej rodzi brak przekonania co do skuteczności i efektów SKA - rozmówcy stwierdzają przeszacowanie liczby potencjalnych pasażerów i problem kolizji pieszych z ruchem samochodowym na Placu Grzegóreckim.

Zgłaszano następujące postulaty i propozycje:

- należy przeanalizować funkcjonowanie ronda Grzegórzeckiego pod kątem przepustowości pojazdów transportu publicznego;
- należy przywrócić organizację ruchu dla autobusów na rondach (np. prawoskręty) - Rondo Grunwaldzkie;
- powinno wprowadzić się reformę taryfy biletowej - żeby zachęcić mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej, podróżowanie tramwajami i autobusami powinno być w obrębie II obwodnicy bezpłatne;
- zachętą do przesiadki na transport zbiorowy powinna być atrakcyjna cena przejazdu;
- wprowadzenie zmian w taryfie, aby możliwy był przejazd krakowską komunikacją miejską i SKA na jednym bilecie. Dzięki temu kolej będzie wykorzystywana również w podróżach wewnątrzmijskich;
- poprawie powinna ulec również infrastruktura tramwajowa na ul. Dietla - największy hałas generują tramwaje starego typu;
- ulicą Grzegórzecką powinna kursować linia nr 9, gdyż przesiadka na rondzie Grzegóreckim jest niewygodna;
- należy zwiększyć liczbę tramwajów i autobusów kursujących ul. Grzegórzecką;
- w Krakowie potrzebne jest metro;

- powinno być zapewnione dobre połączenie Placu Grzegórzeckiego transportem zbiorowym i rowerowym, ponieważ brakuje dobrych połączeń z tą okolicą;
- należy zwiększyć częstotliwość kursowania tramwajów;
- transport publiczny nie działa wystarczająco dobrze - powinno być więcej połączeń autobusowych i tramwajowych;
- infrastruktura przystankowa, autobusy i tramwaje powinny być dostosowane do potrzeb seniorów i osób z niepełnosprawnościami;
- przywrócenie historycznego charakteru tej przestrzeni – wprowadzenie linii tramwajowej odebrało tę przestrzeń pieszym;
- przystanki T+A i przesiadki nie wymagają dodatkowych prac, są w stanie do zachowania;
- zbliżenie peronów tramwajowych do placu Grzegórzeckiego, aby zapewnić większe bezpieczeństwo przesiadek;
- metro lub transport zbiorowy powinno kursować co 3 minuty;
- powinno się bardziej promować dojazdy koleją i tramwajami;
- wydłużenie przystanku tramwajowego przed Halą.

PARKOWANIE

Zgłaszano następujące postulaty i propozycje:

- budowanie parkingów na obrzeżach skoordynowanych z biletami MPK (rodzina/goście będą mogli zostawić samochód na obrzeżach i nie dojeżdżać „pod drzwi”);
- postulat budowy parkingów naziemnych w centrum miasta;
- parking przed Halą Targową powinien zostać zachowany;
- za mało miejsc postojowych, potrzebne jest więcej miejsc postojowych;
- nie tylko parkingi są konieczne w tej okolicy;
- obecnie system P&R jest drogi dla użytkowników - płacąc za parking i za przejazd komunikacją publiczną nie opłaca się korzystać z obu środków; proponowane rozwiązanie to przejazd za darmo transportem zbiorowym po opłaceniu parkowania;
- wprowadzić SOR, chronić miejsca postojowe dla mieszkańców;
- wprowadzić regulacje ograniczające parkowanie ludzi spoza kamienic w ich pobliżu.

ZIELEŃ I WYGODA

Istnieje potrzeba wprowadzenia nowej i zachowania istniejącej zieleni na Placu Grzegórzeckim. Mieszkańcy zwracali uwagę na zaniedbaną obecnie zielen przyuliczną w rejonie wiaduktu kolejowego i podważali sens powiększania obszarów zieleni w tamtym rejonie, jeśli nie zostanie zapewniony im właściwy poziom utrzymania. Krytykowano tworzenie parków kieszonkowych w Krakowie. Pozostawienie przestrzeni pod Halą Targową bez zieleni pogłębi problem miejskiej wyspy ciepła.

Zgłaszano następujące postulaty i propozycje:

- wprowadzenie dużej ilości zieleni, gdzie tylko to możliwe, szczególnie na Placu Grzegórzeckim;
- wprowadzenie jak największej ilości zieleni wzdłuż ulicy Blich;
- wprowadzenie wiszącej zieleni wzdłuż ulicy Blich;
- dosadzenie dodatkowej zieleni na Daszyńskiego;
- zagospodarowanie otoczenia Hali Targowej, wszędzie tylko gdzie jest to możliwe powinna być zielen;
- ochrona istniejącej zieleni wysokiej, zachowanie dużych drzew;
- przywrócenie zieleni, połączenie luki między Plantami Dietla a al. Daszyńskiego;
- rozbetonowanie przestrzeni placu, obecnie jest to martwa przestrzeń, konieczne jest ożywienie przestrzeni placu - "jak najmniej betonozy", "nie tylko beton";
- potrzebny jest rząd drzew oraz ławek pod drzewami;
- potrzebna jest przebudowa placu;
- toalety publiczne są niezbędne w tym obszarze i ogólnie w mieście ich brakuje;
- potrzebne jest więcej miejsca dla pieszych;
- plac powinien być wygodną przestrzenią, z miejscami do siedzenia;
- projektowane ławki powinny być użytkowe, ważna jest proporcja siedzenia do oparcia oraz materiał (kamienne są niewygodne);
- planowanie separacji ścieżek rowerowych i pieszych np. poprzez stosowanie zieleni;
- projektowanie przyjaznych pieszym i rowerzystom nawierzchni;
- projektowanie odwodnienia, również z retencją przy drzewach, aby ograniczyć zapychanie krater i późniejsze kałuże;
- projektowanie bezpiecznych przejść dla pieszych i uzupełnienie brakujących przejść.

KWESTIE ROWEROWE

Zgłaszano następujące postulaty i propozycje:

- jak najmniej ścieżek rowerowych;
- należy zlikwidować ścieżkę rowerową na Grzegórzeckiej, a rowerzyści powinni jechać w ruchu ogólnym;
- konieczne jest wprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż linii kolejowej;
- należy utworzyć ciąg pieszo-rowerowy po północnej stronie ulicy Grzegórzeckiej;
- należy zlikwidować prawoskręt na ulicy Rzeźniczej;
- droga dla rowerów powinna pozostać;
- powinno się zapewnić dobre połączenia dla rowerzystów;
- ruch rowerowy na ul. Blich należy prowadzić po chodnikach;
- należy zachować "sens" i "zrównoważenie" z rowerami;
- należałoby umieścić ścieżkę rowerową kosztem chodnika;
- rozpatrzyć ruch dwukierunkowy rowerów po obydwu stronach ulicy, lub tak, żeby po jednej stronie był dwukierunkowy pas rowerowy, a po drugiej poszerzony chodnik;
- przywrócenie sterowania światłami rozwiązałoby problem widoczności na Metalowców i kolizji z ruchem rowerowym;
- propozycja przeniesienia ruchu pieszo-rowerowego z ul. Blich na ul. Łazarza, „przebijając” ją ku ul. Kopernika za pomocą ciągu pieszo-rowerowego;
- ciągłość połączenia jest kluczowa dla skutecznej realizacji polityki rowerowej w mieście;
- potrzeba bezkolizyjnej trasy rowerowej po tej samej stronie jezdni w ciągu kilku ulic, co pomoże ograniczyć niepożądany ruch rowerowy na chodnikach i pasach ruchu samochodowego, dzięki temu umożliwi „szybki i bezkolizyjny przejazd przez miasto przy pomocy rowerów”;
- potrzeba całorocznego, zadaszonogo parkingu rowerowego.

ROZWIĄZANIA PRZYJAZNE DLA MIESZKAŃCÓW

Wspólnym stanowiskiem dla większości rozmówców była konieczność zapewnienia mieszkańcom tej okolicy dobrego dojazdu do miejsca zamieszkania. Potrzebne jest ich zdaniem utworzenie większej liczby miejsc postojowych przeznaczonych wyłącznie dla mieszkańców, gdyż mają oni często problem ze znalezieniem wolnego miejsca w sąsiedztwie miejsca zamieszkania. Mieszkańcy rejonu ul. Łazarza wskazywali na występujący w ich rejonie problem z parkowaniem niezgodnym z obowiązującą organizacją ruchu oraz nieegzekwowaniem przepisów przez straż miejską. Mieszkańcy i inni stali użytkownicy rejonu Hali Targowej wskazywali na zmęczenie uciążliwościami związanymi z przedłużającą się przebudową linii kolejowej.

Zgłaszano następujące postulaty i propozycje:

- założenia projektu powinny uwzględniać problem dojazdu do posesji dla osób niepełnosprawnych;
- konieczna jest budowa ekranów akustycznych na estakadzie, gdyż odczuwalny jest duży problem z hałasem pochodzącym od ruchu kolejowego, potrzebna jest ochrona akustyczna mieszkańców;
- stworzenie przejścia pieszego i rowerowego pod estakadami przez korty tenisowe, aby ułatwić połączenie Grzegórek z Kazimierzem;
- należy utrzymać istniejący charakter plant Daszyńskiego;
- plac powinien pozostać w takiej formie jak obecnie (w odniesieniu do całego obszaru), proponowany projekt utrudni funkcjonowanie tej przestrzeni w dotychczasowy, znany sposób;
- wskazano potrzebę zorganizowania SOR z zabezpieczeniem miejsc postojowych dla mieszkańców, problem to dojazdy przyjezdnych;
- należy zachować miejsca postojowe w północnej części placu, są one ważne dla mieszkańców, obecnie użytkownicy tych miejsc się znają i są zorganizowani;
- konieczność zachowania uspokojonego ruchu;
- nie przerywać parkowania w rejon ulicy Daszyńskiego;
- opracowanie „alternatywnych” wariantów dojazdu do osiedli wewnątrz Grzegórek, by pokazać jak można ominąć wyłączony ruch na Grzegórzeckiej/Dietla;
- zadbać o lepszą komunikację Urzędu Miasta z mieszkańcami.

ORGANIZACJA RUCHU

Rozmówcy w większości nie zdawali sobie sprawy, że wprowadzenie jednego kierunku ruchu na fragmencie ul. Grzegórzeckiej wynika z realizacji koncepcji sektorowej organizacji ruchu, której celem jest ograniczenie ruchu tranzytowego w obszarze objętym II obwodnicą. Nie są również powszechnie znane zasadnicze założenia obowiązujące w Krakowie Polityki transportowej uchwalonej w 2016 roku. Część uczestników konsultacji wyraziła wątpliwości dotyczące realizacji sektorowej organizacji ruchu i idei przetrucenia ruchu tranzytowego na II obwodnicę, gdyż ich zdaniem już teraz jest ona bardzo często zakorkowana i czas przejazdu w związku z tym nie będzie atrakcyjny. Zdania na temat proponowanych zmian w organizacji ruchu i funkcjonowania drogi dla rowerów w ciągu Grzegórzeckiej były podzielone – od stanowczego sprzeciwu do pełnej aprobaty. Większość osób przeciwnych funkcjonowaniu drogi dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej w obecnym kształcie, wskazywało na niedostateczny poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniu Grzegórzeckiej z Łazarza i Metalowców. Postulowano, aby włączyć sygnalizację świetlną na tym skrzyżowaniu, pytano o możliwość poprowadzenia ruchu rowerowego w kierunku ronda Grzegórzeckiego poprzez Al. Daszyńskiego i ul. Masarską.

Zgłaszano następujące postulaty i propozycje:

- konsekwencją zmian w układzie drogowym rejonu Hali Targowej powinny być zmiany w geometrii skrzyżowania ul. Dietla z ul. Wielopole, ponieważ obecny przekrój i liczba pasów na wlocie skrzyżowania (jezdni południowa) nie będzie funkcjonalnie pasować do dalszej części układu drogowego. Być może należy powiększyć pas dzielący i zwiększyć teren zieleni;
- sektorowa organizacja ruchu może być dobrym narzędziem ograniczenia ruchu samochodowego. Ulica Dietla powinna pozostać jednak ciągiem tranzytowym. Obszar wewnątrz II obwodnicy powinien być strefą ograniczonego ruchu, a na wjeździe do takiej strefy rozmieszczone powinny być wideorejestratory, które automatycznie zweryfikują przestrzeganie ograniczeń;
- tworząc strefy ograniczonego ruchu należy stosować wyjątki dla mieszkańców od obowiązujących reguł - np. zezwalać na przejazd pomiędzy strefami;
- budowa wjazdu z ul. Podgórskiej na most Kotlarski;

- należy uwzględnić ruch taksówek;
- na skrzyżowaniu Grzegórzecka-Daszyńskiego-Łazarza powinna zostać włączona sygnalizacja świetlna, gdyż dochodzi do niebezpiecznych sytuacji;
- konieczność przywrócenia sygnalizacji świetlnej na Grzegórzeckiej, ze względu na bezpieczeństwo;
- nie przywracać usuniętej sygnalizacji świetlnej;
- w ulicy Grzegórzeckiej zachowanie dwukierunkowości i ograniczenie prędkości do 30 km/h;
- wyjazd z Daszyńskiego w kierunku Grzegórzeckiej musi zostać zachowany;
- nie należy wyłączać 1 pasa ruchu w ul. Grzegórzeckiej, należy najpierw ograniczyć ruch do 30 km/h i zobaczyć ile będzie realnie pasażerów, zmiany wprowadzać stopniowo;
- ulica Łazarza - musi być lewoskręt w kierunku ulicy Grzegórzeckiej;
- ulica Blich powinna być dwukierunkowa na całym odcinku;
- powinien być wjazd z ul. Łazarza w kierunku Metalowców;
- stworzenie połączenia drogowego pod wiaduktem, które połączy ulicę Sołtyka z Librowszczyzną;
- ulica Wielopole musi mieć ruch dwukierunkowy na odcinku pomiędzy bankiem a ulicą Dietla;
- ulica Śniadeckich - musi być wyjazd w lewą stronę w kierunku ulicy Grzegórzeckiej;
- na al. Daszyńskiego powinien być uspokojony ruch kołowy;
- nie powinno być przejazdu z ul. Metalowców na al. Daszyńskiego;
- powinno się wprowadzić synchronizację sygnalizacji świetlnej na Starowiślniej i przy poczcie głównej, obecnie przejazd jest utrudniony;
- przed wprowadzeniem zmian na Dietla i Grzegórzeckiej potrzebna jest północna obwodnica Krakowa;
- przejazd dwukierunkowy na identyfikator dla mieszkańców;
- Blich, powinna być zwykłą ulicą, ograniczenie ruchu na tej trasie jest OK;
- zostawić tranzyt;
- warto przemyśleć inne rozwiązania niż wyłączenie pasa ruchu (SOR, spowolnienie ruchu);
- konieczność organizacji prawoskrętu z II Obwodnicy na Podgórską;
- na Daszyńskiego powinna być strefa „Tempo 30”;
- warto rozpatrywać układ 1x3 na Podgórskiej jeśli wyzwaniem jest wyprowadzenie ruchu w szczycie porannym;
- wprowadzić ruch na prawoskrętach (wyjazdy z Grzegórek na

Grzegórzecką);

- wprowadzić separatory ruchu kołowego od rowerowego jak na Dietla;
- zamiast likwidacji tranzytu może zabezpieczyć przejście dla pieszych – ciąg pieszo-jezdny, wyniesione przejście, spowolnienie ruchu;
- można osłabić tranzyt przez poprawę kondycji transportu zbiorowego;
- przesunięcie torowiska tramwajowego o jedno przęśło w stronę przystanku SKA, co pozwoli na mniej kolizyjne przesiadki pasażerów. Dzięki temu układ jezdny (samochody, rowery) będzie można zlokalizować w północnej części ulicy i wszystko się zmieści;
- spięcie ul. Daszyńskiego i Dietla w sposób zbliżony do tego, jak było za czasów J. Dietla w projekcie zasypania starorzecza Wisły;
- odciążenie ruchu przy użyciu ul. Śniadeckich;
- przekierowanie ruchu z ul. Dietla w kierunku ul. Podgórskiej i dalej wyprowadzenie w kierunku mostu Kotlarskiego. Dostosowanie infrastruktury (bowiem ul. Podgórska jest już przeciążona) poprzez dodanie pasa (między ul. Podgórską a brzegiem Wisły jest odpowiednia przestrzeń na miejscu torowiska nieistniejącej już kolejki dowozowej);
- Ul. Daszyńskiego – konieczność rozwiązania newralgicznego skrzyżowania z ul. Łazarza;
- potrzeba bardziej spójnych działań miasta względem polityki transportowej;
- zaślepienie wyjazdu z ul. Chodkiewicza na ul. Grzegórzecką, wyjazd z Grzegórek na ul. Rzeźniczej – tam istnieje pas samochodowy nie biegnący po torowisku.

HALA TARGOWA I TARGOWISKO

Znaczna część rozmówców wskazywała na konieczność zachowania obecnego charakteru Hali Targowej i targowiska. Zarząd Unitargu wyraził obawę dotyczącą możliwego znacznego zmniejszenia liczby klientów odwiedzających targowisko w przypadku braku możliwości dojazdu samochodem od strony ul. Dietla. Rekomendowane jest przeprowadzenie kompleksowych badań ruchu (pomiarów, ankiet) w rejonie przyszłego węzła przesiadkowego, aby możliwe było określenie w szczególności, jaka część klientów targowiska przyjeżdża samochodem, a ilu kupujących dociera innymi środkami transportu. Potrzebna jest poprawa estetyki i stanu technicznego targowiska, które stanowiąc będzie istotny element przyszłego węzła przesiadkowego pomiędzy SKA a tramwajami i autobusami. Parking w obrębie targowiska ma dość dużą rotację. Klienci nie zostawiają samochodów na dłużej niż jest potrzebne na zrobienie zakupów.

Zgłaszano następujące postulaty i propozycje:

- kluczowe jest zachowanie obecnego charakteru targowiska;
- postulat likwidacji placu targowego;
- zbadanie ilu klientów przyjeżdża na targowisko samochodem;
- konieczne jest uporządkowanie przestrzeni targowiska, obecne zagospodarowanie przestrzeni jest „dramatyczne”;
- konieczne jest zachowanie miejsc parkingowych wokół Hali Targowej;
- targowisko powinno być częściowo zadaszone, tak jak Kleparz, należy użyć lekkiej konstrukcji (przekrycie szkłem lub pleksi);
- należy zaprojektować zielen na placu, a nie nad targowiskiem;
- konieczne jest zachowanie parkingów dla dostawców i sprzedawców Unitargu;
- kwestia ewentualnego zadaszenia lub przekrycia targowiska powinna być dyskutowana ze sprzedawcami;
- plac targowy powinien być jednopoziomowy, bez zadaszenia i nadbudowy;
- więcej miejsca dla targowiska i na targ staroci, nie ruszać „tradycji i klimatu”;
- wprowadzić kiss&ride przy targowisku;
- więcej miejsc postojowych dla targowiska;
- targowisko i przestrzeń przed nim wymagają estetyzacji, wprowadzenia zieleni;

- Hala Targowa mogłaby zostać zagospodarowana na nową funkcję np. foodhall, tak jak Hala Koszyki w Warszawie;
- można ewentualnie przemyśleć tymczasowe przeniesienie targowiska na Wesołą na czas prac budowlanych;
- należy pamiętać o potrzebach Unitargu, konieczne jest zapewnienie dostępu samochodowego dla kupujących;
- aktywność handlową można przenosić na Wolnicę;
- zapewnić miejsca dla handlujących z niepełnosprawnościami;
- należy zapewnić dojazd/dojazd do Hali od strony wiaduktu;
- zapewnienie możliwości parkowania, jeśli nie od frontu (ze względu na plac), to z boku lub na zapleczu targowiska;
- zachowanie obecnych usług gastronomicznych („kielbasa z grilla”);
- zabezpieczenie interesu targowiska i zachowania dojazdu do targu dla kupców i użytkowników.

POZOSTAŁE PROPOZYCJE I SUGESTIE

- myśląc o Placu Grzegórzeckim powinno się wziąć też pod uwagę Wesołą;
- potrzebna jest koordynacja działań miejskich;
- w projekcie placu należy uwzględnić zmieniające się w sąsiedztwie funkcje, m.in. powstający hotel, który będzie wymagał miejsca na dostawy;
- należy usunąć kiosk znajdujący się na osi ul. Dwernickiego - jest wykorzystywany jako toaleta;
- wskazane jest sporządzenie spójnej koncepcji przebudowy całości kwartału z targowiskiem, halą sportową, kortami (tereny zarządzane przez ZIS);
- propozycja wprowadzenia pawilonów w północnej części placu;
- oczekiwanie bardziej spójnych działań ze strony Urzędu Miasta i lepszej komunikowalności strategii/polityki i zmian;
- oczekiwanie skoordynowanego działania w obrębie Wesoła-Grzegórzki-Kazimierz, a nie niezależnych, nieprzystających do siebie projektów;
- potrzebne są mapki przestrzeni i tej części Krakowa umieszczone w przestrzeni Placu;
- konieczne są analogowe schematy komunikacji miejskiej;
- na Placu powinien się znaleźć punkt pierwszej pomocy z defibrylatorem.

Warsztat dla interesariuszy

Warsztaty zostały zorganizowane w formule moderowanej rozmowy. Spotkanie rozpoczęło się od prezentacji przez zespół A2P2 założeń projektu. Uczestnicy mieli za zadanie podanie pozytywów i negatywów proponowanych rozwiązań, następnie wskazano aspekty, co do których uczestnicy spotkania się zgadzają, a co do których wyrażają brak zgody. Uczestnicy spotkania reprezentowali różne środowiska – byli na nim przedstawiciele dyrekcji wydziałów i jednostek UMK, eksperci zewnętrzni, przedstawiciele Rad Dzielnic i radny Rady Miejskiej.

Zanotowano niniejsze podane na spotkaniu argumenty za i przeciw:

Argumenty ZA proponowanym projektem (w przypadku powtarzających się argumentów wspomniano o tym w tekście):

- Poprawa przedpola Hali Targowej;
- Wykorzystanie potencjału SKA (2 głosy);
- Poprawa jakości przestrzeni publicznej przy realizacji projektu;
- Zwiększenie komfortu przesiadek (2 głosy), powiązanie różnych środków transportu;
- Zwiększenie oferty przewozowej transportu zbiorowego (3 głosy);
- Możliwość szybszego przemieszczania się dla pieszych i rowerzystów;
- Wprowadzenie dodatkowej zieleni (2 głosy) na terenach miejskich i nowa przestrzeń publiczna;
- Zmiana zachowań transportowych (dzięki poprawie infrastruktury przesiadkowej);
- Zrównoważenie transportu, wsparcie dla transportu zbiorowego;
- Poprawa jakości powietrza i jednocześnie zdrowia mieszkańców;
- Spójność z polityką przestrzenną miasta (polityka transportowa) i sejmiku województwa (ochrona powietrza);
- Konsekwencja w działaniu władz miasta (2 głosy);
- Spójność z innymi przekształceniami w obszarze (m.in. inwestycjami PKP PLK);
- Propozycja jest „materiałem wyjściowym” do dyskusji;
- Wykorzystanie potencjału miejsca;
- Możliwość wykonania remontów torowisk w tym rejonie;
- Ułatwienie dostępu do Kazimierza i Starego Miasta (dzięki SKA);
- Szansa na poprawę estetyki miejsca, konieczność wykonania estetyzacji (3 głosy);
- Poprawne założenia z punktu widzenia organizacji transportu w mieście (ograniczenie tranzytu, zapewnienie ruchu dojazdowego);
- Trasa ta nie działa już jako połączenie tranzytowe;
- Wzmocnienie roli Dietla jako ulicy dojazdowej;

- Zmiany ograniczą możliwość korzystania z samochodu w mieście;
- Wsparcie dla wdrażania założeń integracji transportu w aglomeracji;
- „Odchudzenie” dróg, możliwość realizacji infrastruktury rowerowej (parking strategiczny);
- Wygodne połączenia rowerowe na osi wschód-zachód;
- Wsparcie dla ruchu pieszego (niedostrzegany w statystykach ruchu drogowego);
- Wsparcie już postępującej zmiany przyzwyczajęń komunikacyjnych;
- Rozwój placu Grzegórzeckiego jako nowej przestrzeni publicznej;
- Musimy patrzeć w przyszłość, a nie oceniać projekt na podstawie obecnych uwarunkowań;
- Warto planować dla przyszłości nie ograniczając mieszkańców;
- Późniejsza, niż realizacja budowy przystanku kolejowego, przebudowa placu może utrudnić funkcjonowanie przystanku oraz wydłużyć uciążliwości dla mieszkańców w sąsiedztwie przystanku;
- Tradycja jako atut – wykorzystanie potencjału Giełdy Staroci i „pchlego targu”.

Argumenty PRZECIW proponowanemu projektowi:

- Zamykanie ulic;
- Ograniczenie ruchu (2 głosy);
- Już jest istniejący ruch na Dietla i Grzegórzeckiej;
- Zła lokalizacja ścieżki rowerowej;
- Zła lokalizacja węzła (2 głosy), Kraków Główny lub Płaszów służą obecnie jako węzły przesiadkowe;
- Plac ma zajmować zbyt dużą powierzchnię, względem planowanej funkcji;
- Plac będzie działał jak Plac Nowaka-Jeziorańskiego (pusty i mało ludzi);
- Plac jest niepotrzebny, powstanie plac miejski na terenie Wesołej (jest w projekcie mpzp);
- Wymuszenie dalekich objazdów;
- Brak parkingu podziemnego (2 głosy), (propozycja budowy przy modernizacji targowiska);
- Koszt inwestycji;
- Brak zaktualizowanych analiz ruchu pasażerskiego kolei;
- Duża zmiana dla mieszkańców;
- Brak świateł – ograniczenie płynności przejazdu;
- Niepewność, czy planowane zmiany będą odpowiadały na realne potrzeby użytkowników tej przestrzeni (2 głosy);



Ryc. 7. Prezentacja wyników diagnozy
fot. A2P2



Ryc. 8. Praca warsztatowa
fot. A2P2

- Niezgodność z przyjętą polityką rowerową (przebieg drogi rowerowej);
- Nieuwzględnienie potencjału rowerów Cargo;
- Zmiana nie odzwierciedla opinii mieszkańców;
- Nie rozwiązano problemu parkowania przy targowisku;
- Czas podróży autem się wydłuży (korki);
- Utrata miejsc postojowych na ulicy Blich – przyczynia się do wyludniania dzielnicy;
- Przeszacowanie roli transportu zbiorowego;
- Zmiana zachowań na rzecz „wymagowanej” grupy użytkowników (rowerzyści);
- Bez rozwiązania ruchu na Rondzie Mogilskim nie da się wdrażać tego projektu;
- Wąskie gardło to Rondo Grzegórzeckie;
- Awarie i wypadki na tej trasie będą całkowicie blokować ruch samochodów;
- Ograniczenia dla ruchu lokalnego;
- Brak miejsc postojowych (2 głosy);
- Chaotyczność planu (2 głosy);
- Wykonanie do poprawy (rowery, przesiadki, dojazd);
- Brak wiedzy jak pracuje ruch na Dietla, Grzegórzeckiej (pomiary, model);
- Parkowanie potraktowane „po macoszemu”, brakuje informacji o SOR dla mieszkańców;
- Słaba współpraca z mieszkańcami, likwidacja 30 miejsc na Blichu oznacza 30 wrogów pomysłu;
- Przy sektorowej organizacji ruchu – zwiększenie „pracy przewozowej” ruchu lokalnego.



Ryc. 4. Wizualizacja zielonego Placu Grzegórzeckiego
źródło: ZM Kraków

Ustalenia dotyczące tego, na co jest ZGODA:

- Przestrzeń ma być przyjazna pieszym i rowerzystom;
- Infrastruktura dla transportu zbiorowego jest konieczna;
- Adaptacja do zmian klimatu.

Elementy rozbieżne – DO DOPRACOWANIA/PRZEANALIZOWANIA:

- Miejsca postojowe;
- Układ torowiska;
- Przebieg tras rowerowych.

Elementy rozbieżne – SPRZECZNE:

- Liczba użytkowników drogi dla rowerów;
- Wprowadzanie zieleni;
- Proponowany przebieg drogi dla rowerów po południowej stronie ul. Grzegórzeckiej - sugestia prowadzenia trasy rowerowej w al. Daszyńskiego;
- Wprowadzenie jednokierunkowej ul. Grzegórzeckiej na odcinku od ul. Metalowców do ul. Wielopole.

Spotkanie konsultacyjne on-line

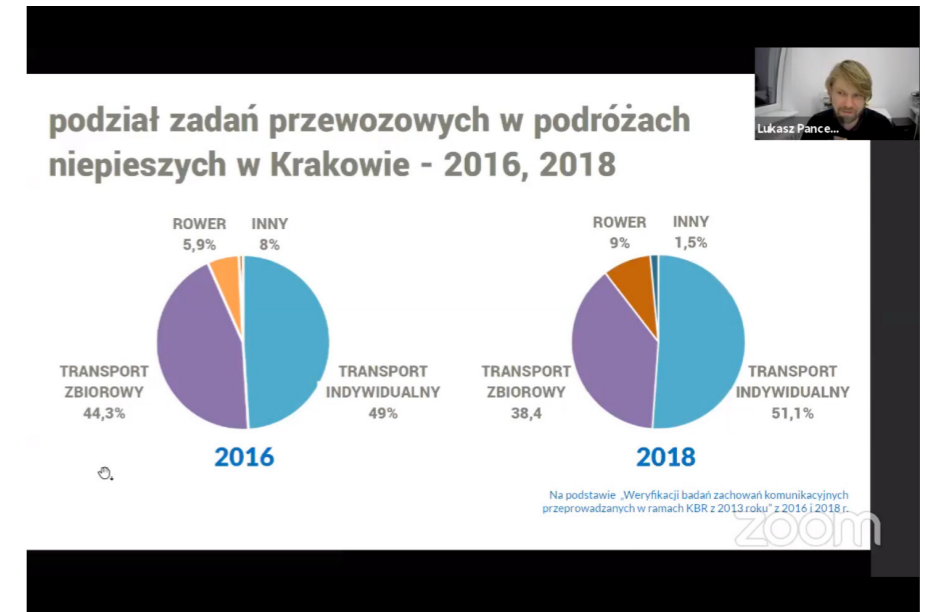
Prowadzący konsultacje wprowadzili mieszkańców w temat prezentacją opisującą projekty zmian na obszarze Placu Grzegórzeckiego oraz obszarów powiązanych funkcjonalnie. Przedstawiono planowane zmiany w organizacji ruchu, akcentując kształtowanie przestrzeni komunikacyjnej jako równoprawnych, ważnych przestrzeni publicznych. Najważniejsze zmiany to wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w ul. Grzegórzeckiej oraz sektorowa organizacja ruchu z układem prawoskrętnej dostępności. W dyskusji na żywo wzięło udział 12 osób oraz pozostawiono około 30 komentarzy. Na platformie Zoom obecnych było 39 uczestników, a transmisję na żywo na platformie Facebook oglądało około 14 osób.

Główne wątki pojawiające się w trakcie dyskusji:

- Koncepcja zmiany geometrii torowiska tramwajowego. Problemem są koszty takiej inwestycji i decyzje środowiskowe oraz czas jej wykonania. Związane z tym przeniesienie ruchu rowerowego na północną stronę ulicy Grzegórzeckiej (minimalizacja kolizji z ruchem pieszym);
- Rola parku kolejowego – park (tereny zielone), punkty gastronomiczne, zaplecze pasażerskie oraz przestrzeń dla parkingu w stylu holenderskim dla rowerów (parking pod estakadami kolejowymi); problemem jest własność terenu (jest to teren kolejowy);
- Integracja potoków pieszych z przystankami i dojściem do centrum; poszerzanie przejść dla pieszych;
- Ograniczenia prędkości w ul. Grzegórzeckiej dla ruchu samochodowego i tramwajowego a możliwe opóźnienia dla komunikacji miejskiej (dodatkowo pomysł wydzielenia torowiska);
- Czas przejścia pomiędzy peronami tramwajowymi przy hali targowej a przystankiem kolejowym oraz pomysł zadaszenia tego przejścia jako udogodnienie dla ruchu pieszych; dodatkowo pojawienie się między tymi przestrzeniami tablic informacyjnych (dynamiczna informacja pasażerska);
- Skrzyżowanie Metalowców z Łazarza – możliwość przejazdu w ruchu ogólnym lub przejazdu rowerowego; problem z wydzieloną infrastrukturą rowerową w ul. Łazarza; rozważane są różne opcje odnośnie ruchu samochodowego w tym rejonie;
- Zwiększenie ruchu komunikacji miejskiej (w tym połączeń

tramwajowych) w związku z powstaniem węzła kolejowego, a przepustowość ronda Grzegórzeckiego;

- Obawy odnośnie zmiany liczby miejsc parkingowych dla samochodów, w szczególności dla klientów Hali Targowej, a także miejsca postoju dla taksówek; pytanie o dostępność badań określających sposoby dotarcia klientów Unitargu. Propozycja połączenia ulicy Wrzesińskiej i ulicy Dietla – dodatkowe miejsca postojowe dla obsługi Unitargu (dostęp od strony wschodniej);
- Kwestia sygnalizacji świetlnej na pl. Grzegórzeckim – brak jako poprawa warunków dla transportu publicznego; także podobny wątek odnośnie skrzyżowania ulic Dietla i Krakowskiej – jest planowana zmiana organizacji ruchu prowadząca do jej wyłączenia;
- Postulat schodów ruchomych i wind przy przystanku SKA (ich lokalizacja oraz przestrzeń dla przewozu rowerów czy wózków), a także rola udogodnień dla osób z niepełnosprawnościami;
- Jakie będzie rozwiązanie dla przecięcia tranzytu? – np. strefa ograniczonego ruchu lub inne tymczasowe rozwiązania; pomysł modyfikacji drugiej obwodnicy krakowskiej w związku z przecięciem tranzytu;
- Pomysł nocnych połączeń szynowych i aktualizacja danych w studium odnośnie kolei aglomeracyjnej; przystanki aglomeracyjne a nagłośnienie poprzez megafony (obawa przed hałasem);
- Pomysł integracji podziemnej przystanków oraz podziemnego tramwaju (hałas) - wyzwaniem warunki geotechniczne, koszt takiej inwestycji oraz ruch rowerowy;
- Plac Grzegórzecki a Plan Zagospodarowania Przestrzennego – brak takiego placu w dokumencie; rola węzła komunikacyjnego a placu miejskiego;
- Problem zmian dla ruchu samochodowego poprzez częściowe wyłączenie ruchu – obawa przed zakorkowanymi drogami alternatywnymi i potrzeba zapewnienia ich drożności (w szczególności ul. Kopernika i Podgórska);
- Rola interesów mieszkańców a użytkowników spoza omawianego obszaru – obecne były dwa przeciwstawne stanowiska w zakresie ich znaczenia; szukanie elementów wspólnych w tym zakresie np. jakość i bezpieczeństwo przestrzeni;
- Kwestia dostępu do alei Daszyńskiego – możliwość dotarcia od ul. Starowiślniej, Miodowej i Siedleckiego.



Ryc. 9. Prezentacja na początku spotkania
fot. A2P2



Ryc. 10. Ekspert dyskutował na temat konkretnych rozwiązań z uczestnikami
fot. A2P2

Odpowiedzi na pytania otwarte w ankiecie internetowej

Rozdział podsumowuje wyniki internetowej ankiety, w której wypowiedziało się 680 respondentów. Odpowiedzi posegregowano tematycznie w celu usystematyzowania wypowiedzi i wyciągnięcia kluczowych wniosków. Część „Reprezentatywne komentarze” to zbiór najbardziej charakterystycznych odpowiedzi (przedstawione w pisowni oryginalnej).

Co wpływa na Pana/Pani ocenę obecnej organizacji przemieszczania się po ulicy Grzegorzeckiej?

Analiza ogólna:

Spośród 680 ankiet w tym pytaniu wypowiedziało się 550 respondentów. Za główne aspekty wpływające na ocenę przestrzeni i przemieszczania się w jej obrębie uznaje się: istniejącą organizację ruchu (układ drogowy i jego rozwiązania, oznakowanie, środek lokomocji), płynność ruchu (a w tym charakter ulicy, utrudnienia w ruchu różnych środków transportu, kolizyjność potoków ruchu, stan infrastruktury oraz drożność), stopień bezpieczeństwa przemieszczania się (względy organizacji ruchu, infrastrukturalne, środka transportu, kultura jazdy), czytelność i estetykę (czytelność rozwiązań, zagospodarowanie przestrzeni, estetyka i ład), dostęp do usług, a także politykę urzędu miasta i jego komórek.

Analiza szczegółowa:

Na uwagę zasługuje opinia mieszkańców podkreślająca charakter ulicy, jako przestrzeni nieprzystosowanej do tak intensywnego ruchu, tym bardziej jeśli wziąć pod uwagę różnorodność środków transportu i konieczność zapewnienia im stosownej infrastruktury (możliwości wymiaru ulicy w przekroju). Mimo swojego przekroju jest postrzegana jako (nawet jeśli wąska, to jednak) element II obwodnicy i najkrótszą drogę łączącą Grzegórkę z Kazimierzem i mostem Grunwaldzkim, a przez to część rutyny dnia wielu osób (podróż do pracy, obowiązków szkolnych, zakupów itp).

W kwestii istniejącej organizacji ruchu na szczególną uwagę zasługuje niska przepustowość oraz duże natężenie ruchu, czego konsekwencją są korki (słowo wspomniane przez ankietowanych blisko 114 razy).

W związku z tym ostatnie działania ograniczające ruch samochodowy spotkały się z dwojakim rodzajem reakcji; pochwałą równowagi między środkami transportu, z drugiej strony ostrą krytyką utrudniania ruchu i wypierania kierowców z centrum (respondenci łączą w tej argumentacji interes kierowców z interesem mieszkańców, co stanowi duże uproszczenie, ze względu na cel podróży zbioru „kierowców” i zbioru „mieszkańców”). Część respondentów podkreśla chaos przestrzenny i komunikacyjny potęgowany złym oznakowaniem („nadinformacją znakami pionowymi i poziomymi”).

Jeżeli chodzi o poszczególnych użytkowników przestrzeni to argumentacja kształtowała się następująco: zdaniem rowerzystów do pozytywnych akcentów należy wprowadzenie dość bezpiecznej ścieżki rowerowej, zaś negatywną stroną organizacji ruchu jest wciąż słabe oddzielenie pasa od innych środków lokomocji, a także niekonsekwencja polityki rowerowej (objawiająca się nieustannymi zmianami w organizacji ruchu – wprowadzanie i wycofywanie pasa rowerowego). Wśród kierowców samochodów brak pozytywnych komentarzy na temat organizacji ruchu, natomiast negatywne opinie skupiają się przede wszystkim na polityce uspokajania ruchu, zwężeniu przestrzeni ruchu samochodowego (a w konsekwencji zepchnięcie samochodów na torowisko tramwajowe).

Jeśli zaś chodzi o użytkowników transportu zbiorowego, to głównym mankamentem organizacji ruchu jest prowadzenie ruchu samochodowego po torowisku, co przyczynia się do późniejszych zatorów (zwłaszcza przy wjeździe na Rondo Grzegorzeckie). Znaczna część komentarzy poświęcona jest utrudnieniom w ruchu. Piesi za największą niedogodność uważają wąski chodnik oraz trudności w poruszaniu się wzdłuż ruchliwych ulic. Rowerzyści (zapewne dzięki ścieżce rowerowej) nie wskazali istotnych utrudnień wzdłuż ul. Grzegorzeckiej, a jedynym powodem do krytyki jest niekonsekwencja lokalizowania ścieżek rowerowych (raz po północnej, raz po południowej stronie jezdni). Co do kierowców to wyraźnym utrudnieniem jest wąska ulica, bliskość tramwajów oraz newralgiczne miejsca (min. skrzyżowanie ul. Łazarza z ul. Grzegorzecką), a także brak alternatywnej trasy samochodowej.

To właśnie wspomniane newralgiczne punkty decydują o kolizyjności rozwiązania komunikacyjnego a przez to zmniejszonej drożności. Co ciekawe, za głównych „winowajców” niskiej drożności podaje się:

korki oraz ścieżkę rowerową (jako skutek niedrożności oraz element infrastruktury). Na poczucie bezpieczeństwa wpływa przede wszystkim segregacja ruchu oraz kultura jazdy.

W kwestii ładu przestrzennego i estetyki pojawiły się opinie na temat nieczytelnego i mylącego oznakowania poziomego („malowanki”), nadmiaru rozpraszających elementów (słupki, separatory), chaos przestrzenny (spowodowany pracami budowlanymi PKP, otoczenie targowiska), brud na ulicy i placu, niszczące kamienice oraz brak zieleni. Ostatnim z ważnych aspektów jest krytyka polityki urzędu miasta motywowana niekonsekwencją we wdrażanych rozwiązaniach skutkującą chaosem komunikacyjnym.

Reprezentatywne komentarze:

- Ul. Grzegorzecka jest po prostu wąska, a jednocześnie dla mnie kluczowa w przemieszczaniu się w obrębie Grzegórek, w stronę centrum i na zachód Krakowa. Przed utworzeniem na jezdni DDRu unikałam przemieszczania się po tej ulicy pieszo i rowerem, mimo tego, że mieszkam przy Rondzie Grzegorzeckiej. Spaliny i brud zniechęcały do spaceru, a niebezpieczne reakcje jadących za rowerem kierowców były argumentem przeciwko jeździe rowerem. DDR zmienił zasady gry i znacząco poprawił w moim przypadku warunki przemieszczania. Co do ruchu samochodów i komunikacji zbiorowej: z DDRem lub bez, na tej ulicy korki były odkąd pamiętam, i będą aż do wprowadzenia rozwiązań systemowych dla całej okolicy (ograniczenia wjazdu do centrum, ruch jednokierunkowy, wspieranie uto), bo jest po prostu wąsko jak na tak ważną, położoną blisko centrum ulicę.
- Po wydzieleniu drogi na ścieżkę rowerową oraz zmianie organizacji ruchu (wyłączenie świateł i nakaz skrętu w prawo wyjeżdżając z ul. ŁAZARZA) komfort jazdy diametralnie się pogorszył. W Dzielnicy Grzegorzki oraz Wesoła mamy więcej ludzi starszych, którzy z przyczyn wiadomych nie mogą przesiąść się na rower czy też hulajnoga. W większości korzystają z samochodów (taksówek) i komunikacji miejskiej. Niestety w związku z wprowadzonymi zmianami sytuacja wygląda tak, że samochody stoją w korku na torach, tym samym blokując przejazd tramwajom, a co w dalszej kolejności prowadzi do opóźnień. Kolejną bolączką jest fatalny

- stan asfaltu („dziura na dziurze”) na przejeździe w kierunku ronda Grzegorzecznego. Uważam, że największym błędem było zrobienie ścieżki rowerowej kosztem drogi, którą poruszali się kierowcy. Rozumiem, że rowerzyści potrzebują specjalnych ścieżek, ale zawsze można było puścić takową ulicą Daszyńskiego. Poza tym proszę czasami zauważyć, że rowerzyści oprócz ścieżki poruszają się nadal ulicą lub chodnikiem w kierunku Hali Targowej.
- Obecna organizacja ruchu jest uciążliwa dla wszystkich uczestników ruchu: tramwaje mają dramatyczne torowisko i muszą dzielić je z pojazdami, autobusy mają dramatyczną nawierzchnię jezdni i muszą ją dzielić z innymi, samochody mają dramatyczną jezdnię i muszą ją dzielić, rowery mają swój pas, który jest w fatalnym, głośnym i nieprzyjemnym otoczeniu głośnych i szybkich pojazdów, oprócz tego jezdni dla rowerów jest brudna przez to również niebezpieczna, lepszym rozwiązaniem jest poruszanie się innymi ścieżkami biegnącymi równoległe do Grzegorzecznego. Mieszkańcy Grzegorzecznego oraz okolicznych ulic mają utrudnione życie i poruszanie się każdym środkiem transportu.
- fatalna organizacja ruchu, wyłączenie pasu dla samochodów. zbyt skomplikowana organizacja ruchu, mała przepustowość duże korki. problem z miejscami parkingowymi
- Powyższe pytanie nie doprecyzowuje czy dotyczy sytuacji obecnej (o której urzędnicy miejscy mówią jako o „tymczasowej”) czy też organizacji ruchu stałej, sprzed pandemii. Moja ocena wynika z tego że obecna, tymczasowa organizacja ruchu zdecydowanie poprawiła sytuację rowerzystów i użytkowników UTO nie pogarszając jednocześnie sytuacji pasażerów komunikacji miejskiej czy samochodów, ale nadal jest ona fatalna dla pieszych którzy ma ulicy Grzegorzeczną zepchnięci są do roli podrzędnych użytkowników trzeciej kategorii (np. Odległość od najbliższego przejścia dla pieszych, oraz odległości między przystankami Hala Targowa - Rondo Grzegorzecznego)
- Rondo Grzegorzecznego jest nieprzyjemne dla pieszych, obejście go trwa wieki, ulica Grzegorzeczna w części od Ronda do Dabia jest kiepsko oświetlona, wysokie drzewa zasłaniają światło z latarni, więc po zmroku wracam codziennie w ciemności, w części od Ronda do Teatru Variete chodnik jest bardzo wąski, często parkujące auta przy ulicy wjeżdżają na chodnik tak, że nie zachowują 1,5 m, ciężko się z kimś wyminąć, szczególnie wózkami.
- Torowisko tramwajowe powinno zostać w pełni wydzielone bez ruchu

samochodowego, aby zwiększyć punktualność i prędkość tramwajów, stąd taka ocena komfortu przemieszczania się tramwajami. Ruch samochodowy powinien być ograniczony, a w miejscach gdzie chodnik jest szeroki wprowadzić dodatkową zieleni.

- Aktualne rozwiązania są niebezpieczne dla pieszych (rowery i hulajnogi nie ustępują pierwszeństwa na przejściach dla pieszych), mało czytelne rozwiązania i oznakowania dla osób odwiedzających okolice sporadycznie, spowolnienie komunikacji miejskiej. Z powodu braku sygnalizacji świetlnej piesi muszą wychodzić na ulice np. z załuki jezdni, gdzie szczególnie po zmroku są bardzo słabo widoczni. Torowisko przeznaczone do ruchu samochodów jest w złym stanie i w razie opadów deszczu/sniegu łatwo można wpasć w poslizg. Rowerzyści jadący tymczasową ścieżką rowerową są słabo widoczni dla kierowców włączających się do ruchu z bocznych ulic, szczególnie, że mogą nadjechać z dwóch stron. Od strony wizualnej okolica wygląda jak plac budowy, oznakowania na jezdni w kolorze białym i żółtym, separatory, blokady itp. sprawiają, że dzielnica nie wygląda atrakcyjnie.
- 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. Grzegorzeczną. Pieszo chodzę gdy muszę - staram się chodzić ul. Prochową i wewnętrznymi drogami koło przedszkola na Kotlarskiej ze względu na hałas.
- Zwężenie ulicy by udostępnić pas jazdy dla rowerów utrudnia bezpieczny wyjazd samochodem z ulic przylegających do Grzegorzecznego (to samo dotyczy ulicy Dietla). Rowerzyści jeżdżą w sposób nieprzewidywalny, korzystając raz z jezdni, raz z chodnika, raz ze ścieżki rowerowej i nie sygnalizują zmian. Należy na nich uważać zarówno jako kierowca jak i pieszy (zwłaszcza przemieszczając się z małym dzieckiem). Ale problem braku edukacji jak jeździć (przez rowerzystów) i braku egzekwowania od ich znajomości ruchu drogowego (policja/straż miejska) to problem całego miasta.

Propozycje (komentarze o znamionach propozycji):

- Fatalne i nieprzemyślane zmiany w organizacji ruchu poprzez wydzielenie ścieżki rowerowej na trasie Rondo Grzegorzecznego-Hala Targowa. Odkąd wydzielona została ścieżka rowerowa nie tylko samochody stoją w korkach, lecz także autobusy oraz tramwaje. Poruszanie się na tej trasie inaczej niż pieszo, przyprawia o palpitację. Rowerem nie jeżdżę, więc ta forma poruszania się odpada. Problematycznym dla mnie jako mieszkanki ul. świętego Łazarza jest także zakaz skrętu w lewo bądź jazdy prosto przy wyjeżdżaniu z ul. Łazarza (pomijam, że mało kto stosuje się do tych przepisów). Kolejnym problemem jest skrzyżowanie przy samej Hali Targowej, obok mostu, przy torach tramwajowych, gdzie aktualnie jest niebezpiecznie, gdyż mało który kierowca poprawnie zawraca z ul. Grzegorzecznego jadąc od Ronda Grzegorzecznego - oznaczenie na jezdni jest prawidłowe, lecz zauważyłam, że prawie nikt go nie zauważa i zawracający ustawiają się pod prądprąd. Nie widzę także podstaw do tworzenia w tym rejonie miejsca spotkań, gdyż tę rolę świetnie spełnia Park Daszyńskiego- może należałoby o niego zadbać

Uwagi:

- Sekwencje świateł na rondzie są niedostosowane dla pieszych - w jedną stronę trzeba przechodzić na raty, dorośli w sposób wymuszony przebiegają ostatnie metry na czerwonym, co w konsekwencji daje też niedobry przykład dzieciom
- brak oznakowanych przejść dla pieszych w poprzek ścieżek rowerowych w obrębie ronda - częste spięcia pieszy - rowerzysta
- niebezpieczne „skrzyżowanie” pasa dla rowerów przy Rzeźniczej
- pozytywnie oceniam wydzielenie pasa rowerowego na Grzegorzeczną i Dietla, ale przy braku sensownych parkingów i ze względu na jazdy ten pas nie jest bezpieczny
- odcinek grzegorzecznego od ronda do hali targowej powinien być zmodernizowany i dostosowany do założeń komunikacji przewidzianych w obrębie samego dworca przy hali
- Grzegorzeczna za rondem w kierunku Zieleniewskiego stała się droga tranzytowa - skrót od mostu kotlarskiego przez Stachowskiego na Aleje Pokoju z ominięciem ronda - tam ruch rowerowy/hulajnogi już nie mają wydzielonego pasa

- Zdecydowanie niekorzystnie działa koszt komunikacji miejskiej na trasy do 20 minut w centrum, wynajem hulajnogi elektrycznej jest tańszy - MPK przestało być konkurencyjne, a przy cenach 3,40 jeszcze było w grze
- wąskie chodniki - w mojej opinii należy poszerzyć ulicę Grzegórzecką od jej północnej strony i tam zrobić szeroki chodnik i dwukierunkową ścieżkę rowerową na pasie samochodowym do centrum. Do centrum jeździ mniej samochodów, niż z centrum, więc auta powinny poruszać się po torowisku tramwajowym na zachód, a nie na wschód
- Brakuje ciągu rowerowego po stronie północnej (sytuację ratuje tymczasowa droga dla rowerów po stronie południowej - bardzo potrzebne rozwiązanie). Chodniki mogłyby być szersze, poprawiłoby to komfort pieszych. Uważam, że należy stracić się ograniczyć tranzyt samochodowy międzydzielnicowy na ulicy Grzegórzeckiej.
- Ścieżka rowerowa na prawym pasie jezdni jest bardzo dobrym rozwiązaniem, szkoda że pas samochodowo-tramwajowy jest w fatalnym stanie, dziurawy i nierówny, jazda samochodem jest niekomfortowa. Ponadto po raz kolejny w przeciągu miesiąca zmieniona została organizacja wyjazdu z al Daszyńskiego na ul Grzegórzecką, obecnie wyrysowano pas na srodku jezdni i wyłączono pas lewy i prawy co jest rozwiązaniem idiotycznym bo zwiększa zakorkowanie daszyńskiego, szczególnie jak ktoś skręca w lewo w grzegórzecką to wszyscy skręcający w prawo muszą czekać i robi się korek.
- Niepotrzebny pas rowerowy wydzielony z ciągu dla samochodów, zmuszający do jazdy autami po torowisku. W sytuacji gdy przez większość doby (a przejeżdżam tam o różnej porze) ruch rowerami i hulajnogami powoduje, że pas rowerowy świeci głównie pustkami. Pas rowerowy od Hali Grzegórzeckiej do Ronda Grzegórzeckiego powinien zostać zlikwidowany. Tak samo jak wydzielony 1/2 pas na odcinku od Ronda Grzegórzeckiego do Hali Targowej - na skrzyżowaniu z ulicą Łazarza, niepotrzebnie zlikwidowano prawy pas do skrętu w ulicę Łazarza. Powoduje to niepotrzebne wstrzymanie ruchu dla tych aut, które chcą skręcić w ul. Łazarza, zamiast od razu zjechać na pas do skrętu w prawo (zabrany przez pas rowerowy), kierowcy ci muszą czekać na jedynym pozostałym pasie do jazdy na wprost, blokując go dodatkowo.
- Trudno przejechać samochodem skrzyżowanie Dietla ze Starowislna, nie ma tam świateł albo ronda i nie zawsze każdy uczestnik ruchu wie kto ma i jechać pierwszy i kto ma pierwszeństwo. Dochodzą tam jeszcze tramwaje, i rondo jest skomplikowane i niebezpieczne. Na ul Grzegórzeckiej jest wspólny pas ruchu dla tramwajów i samochodów - tramwaje powinny mieć osobno tory ponieważ z założenia powinien być to szybszy środek transportu niż samochód, a tak to będą stały w korkach. Zjazd z Grzegórzeckiej na rondo Grzegórzeckie jest nieintuicyjny i ludzie wjeżdżają na tory tramwajowe, jest to nieintuicyjne i źle oznaczone. Na ulicy Dietla jest wyznaczonym pasem na ulicy, jest to bardzo niebezpieczne powinna być odseparowana.

Negatywne elementy powyższego rozwiązania (jednokierunkowa Grzegórzecka) z perspektywy Pana/Pani sposobu użytkowania tej przestrzeni:

Analiza ogólna:

Spośród 680 ankiet w tym pytaniu wypowiedziało się 504 respondentów. Głównymi wątkami, które zostały poruszone w wypowiedziach są organizacja ruchu (uwagi odnoszą się nie tylko do ruchu samochodowego, ale również rowerowego i transportu zbiorowego) i jej konsekwencje, spośród których szczególną uwagę zwraca stan infrastruktury i bezpieczeństwo, drożność arterii (z szeroko rozbudowanymi założeniami co do przyczyny wskazanego stanu rzeczy) oraz przeniesienie ruchu na sąsiednie ulice. Respondenci negatywnie ustosunkowali się do kwestii komfortu życia, poruszania się w rejonie objętym opracowaniem, a także wpływem projektu na szeroko pojęte środowisko (zarówno naturalne jak i kulturowe). W odpowiedziach dość szeroką reprezentację znalazła kwestia usług w omawianym rejonie.

Analiza szczegółowa:

W kwestii organizacji ruchu pojawia się wiele negatywnych komentarzy, w których respondenci wyrażają brak zrozumienia dla wprowadzonych zmian i niedostatecznie jasne umotywowanie ich ze strony urzędników. Wskazują przede wszystkim na faworyzowanie rowerzystów kosztem innych użytkowników miasta (kierowców samochodów, a wespół z nimi – dla wzmocnienia argumentacji – pieszych i użytkowników komunikacji zbiorowej). Powyższym komentarzom bardzo często towarzyszą uwagi, iż wyłączenie pasa ruchu na rzecz drogi rowerowej jest nieuzasadnione, ze względu na – zdaniem respondentów – niskie natężenie ruchu rowerowego oraz nieumiejętne korzystanie z tego rozwiązania przez rowerzystów, którzy (wielokrotnie na oczach ankietowanych) korzystali bądź z pasa przeznaczonego dla samochodów, bądź z chodników.

W kwestii ruchu samochodowego wiodącą niedogodnością jest nieintuicyjność rozwiązań (lawirowanie między pasami ruchu, fatalne oznaczenie poziome) oraz prowadzenie ruchu po torowisku, a w konsekwencji jego uciążliwość, zarówno dla kierowców samochodów, jak również użytkowników transportu zbiorowego. Dla pierwszej grupy wiąże się to z korkami (53 odpowiedzi), a także ryzykiem uszkodzeniem podwozia ze względu na zły stan techniczny torowiska. Dla drugiej grupy

skutkuje to obniżeniem płynności ruchu (korki ze względu na samochody korzystające z torowiska).

Bezwzględnej krytyce podlega niekompletność rozwiązań, która – ze względu na brak konsekwentnego działania na całej długości pomiędzy węzłowymi punktami, a przede wszystkim w tychże punktach – nie pozwala osiągnąć zamierzonych celów transportowych. Mowa tu przede wszystkim o zatorach przy rondzie Grzegórzeckim, które stanowią główny argument wadliwości rozwiązań na ul. Grzegórzeckiej (komunikacja miejska traci przy wlocie na rondo to, co zyskała kosztem ruchu samochodowego przy Placu Grzegórzeckim). Innymi, również często przywoływanymi przykładami, są: skrzyżowanie ul. Grzegórzeckiej z al. Daszyńskiego i ul. Łazarza (przez wielu respondentów uważane za jedno z najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań w mieście) oraz rozwiązanie ul. Dietla przy wjeździe na Most Grunwaldzki.

Równie popularnym tematem wysuwany przez respondentów jest zauważalny wzrost natężenia ruchu samochodowego w sąsiadujących z ul. Grzegórzecką uliczkach.

Redukcja ruchu i miejsc postojowych, a także przenoszenie ruchu na mniejsze ulice znajduje odzwierciedlenie w krytyce ze strony obywateli Grzegórzek, którzy uważają, iż we wprowadzanych zmianach pomija się bądź marginalizuje głos mieszkańców i ich potrzeby (miejsca postojowe, dojazd do mieszkania). Z ich strony poruszane są również kwestie bezpieczeństwa (niedostateczna liczba patroli policji i straży miejskiej, nagromadzenie osób w kryzysie bezdomności oraz pod wpływem alkoholu na terenie Placu – zwłaszcza wieczorami) oraz zagospodarowania przestrzeni i brzydota (rejon wygląda jak jeden wielki plac budowy, chaos przestrzenny, nieprzyjemnie wybetonowane).

W kwestii infrastruktury dominuje krytyka redukcji miejsc parkingowych dla mieszkańców i użytkowników placu targowego, zły stan techniczny torowiska i jezdni.

Zarzuty pod względem istniejącej sytuacji wysuwają również użytkownicy jednośladów. Wśród opinii dominuje krytyka wyboru fragmentu jezdni na pas rowerowy (w zdecydowanej większości komentarzy odnoszących się do ruchu rowerowego wysuwany jest postulat przeniesienia trasy na północną stronę ulicy) oraz jednokierunkowości rozwiązania.

Wśród respondentów pojawiają się także użytkownicy lokalnych usług (w tym placu targowego), którzy zwracają uwagę na powiązanie prosperowania handlu na targu z możliwością dojazdu samochodem do targu (zakupów dla rodziny na cały tydzień nie przewiezie się tramwajem).

Reprezentatywne komentarze:

- Jeden kierunek w tym miejscu doprowadzi do paraliżu komunikacji samochodowej na kierunkach z zachodu na północny-wschód. Konsekwencją wprowadzenia w tym miejscu rozwiązania jednokierunkowego będą próby ominięcia ruchu przez, wówczas stale zakorkowane, Wielopole co doprowadzą do pogłębienia korków na al. Trzech Wieszczy i al. Powstańców Śląskich. To z kolei pogłębi istniejące już znaczne utrudnienia w przemieszczeniu się nie tylko z zachodu na wschód Krakowa ale również z Południa na Północ (mi. in. przez skrzyżowanie al. Powst. Śl. z ul. Wielicką.) Wprowadzenie takiego rozwiązania powinno nastąpić dopiero wówczas kiedy zostanie ukończona III obwodnica,
- Nie wiem jaka miała by być alternatywna trasa dla samochodów w kierunku Ronda Grzegórzeckiego - istnieje zagrożenie „kluczenia” po całym mieście (z punktu widzenia ograniczenia prędkości i podróży tranzytowych jest to zalecane narzędzie jednak ul. Grzegórzecka nie służy tylko do tego prawda?),
- Kolejne usługi będą opuszczały dzielnicę. 2. Utrudnienia komunikacyjne. Trudności dojazdu do liceum i innych usług. 3. Zmiana charakteru dzielnicy. 4. Brak usług to też mniej mieszkańców, a więcej turystów (to błąd). 5. Obecnie zauważamy jak po zabranii miejsc parkingowych wiele lokali stoi pustych, a usługi zlokalizowane na piętrach (adwokaci, studia fotograficzne, księgowi, pracownie architektoniczne) opuszczają dzielnicę, gdyż kliencie nie mogą do nich dojechać i pozostawić aut. Biznesmeni, czy też zamożni klienci nie przesiądą się na tramwaj czy autobus. 6. Ofiarą takiego rozwiązania staną się też handlowcy pod Hałą. Jak bowiem klienci mają do nich dojechać.

Pozytywne elementy powyższego rozwiązania (jednokierunkowa Grzegórzecka) z perspektywy Pana/Pani sposobu użytkowania tej przestrzeni:

Analiza ogólna:

Spośród 680 ankiet w tym pytaniu odpowiedzi udzieliło 354 respondentów. Zebrane wypowiedzi można uszeregować w następujące grupy: organizacja ruchu (uwagi odnoszą się nie tylko do ruchu samochodowego, ale również rowerowego i transportu zbiorowego), ze znacznym udziałem kwestii uspokojenia ruchu i redukcji liczby pojazdów pokonujących tę trasę, szczególnie tranzytu. Podobnie jak w negatywnych komentarzach, dużo uwagi poświęcono kwestii bezpieczeństwa oraz komfortu korzystania z przestrzeni i podróżowania (w tym innymi środkami transportu niż prywatne, mechaniczne). Obok tematu usług w obrębie Placu Grzegórzeckiego pojawiła się również kwestia zagospodarowania przestrzeni ze szczególnym naciskiem na stronę estetyczną tego zagadnienia.

Analiza szczegółowa:

W kwestii organizacji ruchu pojawiło się wiele wyrazów aprobaty dla wdrażanej polityki zrównoważonej mobilności, z zastrzeżeniami, iż powinna być ona realizowana w sposób spójny, przemyślany a zarazem zdecydowany, bowiem – zdaniem części respondentów – wprowadzanie i wycofywanie się z decyzji powoduje nie tylko zamęt organizacyjny, ale przede wszystkim wrażenie braku silnych i racjonalnych podstaw dla polityki miasta (realizowanie jej niejako „po omacku”). Część respondentów zwraca uwagę na kontekst miejsca, która z góry narzuca pewne ograniczenia („Ulica Grzegórzecka jest wąska, zaniedbana i brzydka”).

W kwestii organizacji ruchu zdecydowanie wiodącym tematem jest polityka uspokojenia ruchu (23 odpowiedzi poświęconych wyłącznie temu pojęciu) i próba przywrócenia II obwodnicy charakteru rezydencjonalnego poprzez - popularne w wypowiedziach – „przecięcie” tranzytu (5 odpowiedzi poświęconych wyłącznie temu pojęciu). Spośród pozytywnych opinii na temat obecnych zmian to właśnie „ograniczenie ruchu samochodowego” było wymieniane najwięcej razy (blisko 40 odpowiedzi

było poświęconych wyłącznie temu, o wiele więcej wplatało ten wątek do szerszej wypowiedzi). Przedstawienie takiej odpowiedzi motywowano na różne sposoby: w pierwszej kolejności względami bezpieczeństwa pieszych korzystających z targu i usług przy ul. Grzegórzeckiej oraz względami adekwatnego wykorzystania przestrzeni (więcej przestrzeni dla pieszych, dla infrastruktury placu, otwarcie nowych możliwości rekreacyjno-handlowo-usługowych, wzrost zainteresowania lokalami usługowymi wzdłuż Grzegórzeckiej) a także względami płynności i bezpieczeństwa ruchu (szybszy przejazd przy mniejszej liczbie pojazdów, mniejsza kolizyjność na skrzyżowaniu z al. Daszyńskiego) i względami ekologicznymi (mniej hałasu i spalin, więcej miejsca na infrastrukturę błękitno-zieloną).

Dość powszechnym zjawiskiem jest dostrzeganie korzyści z ograniczenia indywidualnego ruchu samochodowego w kontekście uwolnienia przestrzeni dla innych użytkowników przestrzeni. To bowiem, w opinii ankietowanych, przy kontynuacji działań stworzy szansę na mniej kolizyjne poruszanie się wzdłuż ul. Dietla i Grzegórzeckiej. Jest to szczególnie widoczne wśród osób, które na co dzień poruszają się pieszo bądź korzystają z rowerów i komunikacji miejskiej. Spośród wypowiedzi tych pierwszych prym wiodą: większa przestrzeń dla pieszych (odseparowanie chodnika od samochodów oraz korzystna dla nich poprawa w „przekroju ulicy”), swoboda poruszania się (bez ograniczeń sygnalizacji świetlnej).

Zarówno dla pieszych, jak i rowerzystów kwestia bezpieczeństwa w poruszaniu się po mieście jest sprawą priorytetową i taką właśnie zmianę podkreślano najmocniej (znalazło to odzwierciedlenie w 32 odpowiedziach bezpośrednio akcentujących tę cechę poprawy, a także znacznie większej liczbie uwag, w których kwestia bezpieczeństwa została co najmniej wzmiankowana). Ponadto wśród rowerzystów najbardziej pozytywnym akcentem przestrzeni jest wydzielona droga rowerowa poprawiająca ich zdaniem komfort podróży i płynność ruchu (takie motywacje stały najczęściej za pochwałą ścieżki rowerowej). Zaznaczono jednocześnie, że słuszne rozwiązanie nie jest zarazem pozbawione wad (m.in. nieciągłość ścieżek rowerowych, konieczność wielokrotnego przekraczania jezdni w celu kontynuowania podróży po wyznaczonej trasie rowerowej, tymczasowość rozwiązań).

W kwestii transportu publicznego szczególną uwagę zwracają komentarze odnoszące się do poprawy bezpieczeństwa i ułatwienia przesiadek. Sporo uwag kierowanych jest nie tyle pod kątem obecnego stanu (tu bowiem dominuje krytyka prowadzenia ruchu samochodowego i tramwajowego na jednym torze), co kierunku zmian – próbie poprawy drożności komunikacji zbiorowej i rozwojowi jej infrastruktury w kierunku systemu miejsko-aglomeracyjnego.

Tym samym dominującą motywacją dla użytkowników niskoemisyjnych środków transportu jest komfort podróży i otwierające się możliwości w użytkowaniu „uwolnionej” przestrzeni, zarówno pod kątem sposobu spędzania czasu na Placu Grzegórzeckim, jak również jego zagospodarowania.

W tej kwestii zdaniem mieszkańców najwyższą wartość usługową posiada Hala Targowa i Unitarg. Respondenci wielokrotnie wskazywali, że obiekty te stanowią serce dzielnicy, dodając, iż zachowanie tej funkcji a także wzbogacenie przestrzeni o dodatkową infrastrukturę społeczną pozwolą pomyśleć o przestrzeni Placu przez pryzmat spędzania w niej czasu, a nie wyłącznie konieczności realizacji codziennych potrzeb.

Ożywieniu ulicy towarzyszyć powinna przede wszystkim poprawa estetyki oraz liczne i różnorodne formy zazielenienia, gdyż poza funkcjonalnym wymiarem przestrzeni, Plac nie ma wiele do zaoferowania (czego dowiodły odpowiedzi skupiające się w tych kwestiach przede wszystkim na krytyce estetyki i zagospodarowania przestrzeni).

Reprezentatywne komentarze:

- Mniej samochodów - lepiej. Posiadanie samochodu w tak dużym mieście jest zachcianką i wygodnictwem. Wjazd do centrum powinni mieć co najwyżej taksówki i mieszkańcy, odpowiedni system monitoringu powinien zostać zamontowany, a za nieprzestrzeganie tej reguły powinien być wysoki mandat. Ewentualnie do rozważenia płatny wjazd.

Jakie usługi powinny funkcjonować w rejonie nowego węzła przesiadkowego?

Analiza ogólna:

Spośród 680 ankiet komentarzy w tym pytaniu udzieliło 383 respondentów. Zebrane wypowiedzi można uszeregować w następujące grupy: funkcje istniejące (przede wszystkim plac targowy i handel okolicznościowy np. targ staroci), usługi towarzyszące dworcom (w tym gastronomia, drobny handel, obsługa pasażerów, informacja miejska), obsługa ruchu kołowego, usługi instytucji publicznych, gastronomia, handel, rzemieślnicze i inne.

Analiza szczegółowa:

Najpowszechniejszą odpowiedzią był postulat utrzymania funkcji placu targowego „Unitarg” (74 odpowiedzi bezpośrednio odnoszących się do targowiska) z postulatem korekty estetyki miejsca bądź uzupełnienia o dodatkowe funkcje (przede wszystkim o toalety publiczne, ale również kawiarnie, usługi naprawcze, przestrzeń sportu i rekreacji z dużym udziałem zieleni). Niemniej zdecydowana większość respondentów postrzega Halę Targową i towarzyszący jej plac jako kluczowy element tożsamości miejsca.

Węzeł przesiadkowy SKA stanowi okazję dla dzielnicy i wielu ankietowanych jest tego świadomych, dlatego drugą grupą funkcji (pod względem liczby odpowiedzi) jest grupa odnosząca się do usług towarzyszących dworcom. Wśród nich dominowały punkty gastronomiczne, automaty biletowe i punkty obsługi podróżnych, punkt informacji miejskiej, punkty handlowe m.in. kioski, ksero, kwaciarnia, a także przechowalnia bagażu.

Obsługa ruchu kołowego wiązała się przede wszystkim z punktem przesiadkowym pomiędzy różnymi formami transportu. Za konieczne elementy infrastruktury uznano: całoroczny, zadaszony parking dla rowerów, stację przeładunkową rowerów cargo, punkt serwisowy rowerów, wypożyczalnię roweru miejskiego, miejsca krótkiego postoju typu „K&R”, miejsca parkingowe dla użytkowników targu, stacje ładowania samochodów elektrycznych, postój TAXI (od „zaplecza” tj. ulicy Wrzesińskiej).

Spośród usług instytucji publicznych wskazano punkt informacji miejskiej,

posterunek policji bądź straży miejskiej, placówka pocztowa, usługi kulturalno-rozrywkowe np. galeria sztuki, wystawy plenerowe (w celu chęci pozostania tam dłużej niż przesiadka a nawet w czasie oczekiwania na przesiadkę), filia biblioteki miejskiej (czytelnia – poczekalnia).

W odpowiedziach odnoszących się do usług gastronomicznych dominowały ogólne pojęcia „gastronomia” (ok. 50 odpowiedzi) kawiarnie (17 odpowiedzi), piekarnie i cukiernie (15 odpowiedzi), bary szybkiej obsługi, bistro, punktu sprzedaży obwarzanków oraz food trucki (w tym kultowa „kielbaska z nyski”).

W kwestii handlu i rzemiosła zwracano uwagę na drobny handel (prasa, księgarnie, drogeria, apteka całodobowa), sklepy typu „convenience”. Podkreślano wartość usług naprawczych i rzemieślniczych m.in. szewc, krawiec, zegarmistrz, „dorabianie kluczy”, kaletnik.

Wśród innych odpowiedzi wskazywano, iż „rynek zweryfikuje”, a także by unikać uciążliwych punktów handlowych, jak np. sklepy monopolowe. Wspomniano również o konieczności zadbania o nieskomercjalizowaną przestrzeń odpoczynku, wyposażenie placu w małą architekturę (ławki, kosze na śmieci) oraz zieleni.

Reprezentatywne komentarze:

- 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,
- Hala Targowa powinna zostać, ale wypadałoby odświeżyć jej wygląd i otoczenie. Fajnie jeśli w okolicy powstałyby jakieś kawiarnie,
- Węzeł przesiadkowy to węzeł przesiadkowy, taka przestrzeń nie powinna być komercjalizowana. Jego odbiorcami są mieszkańcy, a nie kapitał.
- Wolny rynek na pewno odpowie na popyt jeżeli taki się wykształci.

Prosimy wymienić pozytywne elementy powyższego rozwiązania (reorganizacji przestrzeni w celu zorganizowania węzła przesiadkowego z placem) z perspektywy Pana/Pani sposobu użytkowania tej przestrzeni:

Analiza ogólna:

Spośród 680 ankiet w tym pytaniu odpowiedzi udzieliło 367 respondentów. Reszta nie zabrała głosu bądź udzieliła odpowiedzi „nie wiem/ nie ma” (313). Zebrane wypowiedzi można uszeregować w następujące grupy: organizacja ruchu, komunikacja zbiorowa, polityka błękitno-zielona, bezpieczeństwo korzystania z przestrzeni, a także inne. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że wśród odpowiedzi dominują stwierdzenia ogólne, mało konkretne, co może świadczyć o konieczności dopracowania projektu pod kątem elementów, które mogłyby stanowić jednoznaczną wartość pozytywną dla wielu respondentów.

Analiza szczegółowa:

Najczęściej wzmiankowaną kwestią jest organizacja ruchu. Kluczową rolę w niej odgrywają aspekty uspokojenia i ograniczenia ruchu samochodowego, a także rozbudowa transportu zbiorowego i próba integracji miejskiego transportu z koleją aglomeracyjną. Pierwszy z nich pociąga za sobą przychylnie komentarze ze strony osób korzystających na co dzień z niskoemisyjnych środków transportu.

Piesi wskazali na poprawę bezpieczeństwa (wynikającej z uspokojenia ruchu) oraz zwiększenie przestrzeni ruchu (odzyskanie przestrzeni dla mieszkańców). Rowerzyści pochwalili słuszny kierunek rozwoju polityki miejskiej i wprowadzenie szeregu udogodnień w poruszaniu się jednośladem, zastrzegli jednak, że projekt powinien być rozpatrzony w szerszej perspektywie i ograniczyć do minimum konieczność przekraczania jezdni w celu kontynuowania podróży drogą rowerową.

Osoby korzystające z komunikacji miejskiej pozytywnie wypowiedziały się na temat organizacji węzła przesiadkowego i zwiększenia komfortu podróży (wygodne i szerokie perony tramwajowe, niewielkie odległości pomiędzy przystankami SKA-KKM). Pojawiły się również pomysły wprowadzenia rozkładu kolejowego bądź informacji o odjazdach pociągów na przystanku tramwajowym, co pomogłoby wypromować podróże przy pomocy SKA również w granicach miasta.

W kwestii zagospodarowania przestrzeni niemal wszystkie komentarze odnosiły się do zazielenienia placu, połączenia zielonej alei Dietla z aleją Daszyńskiego i wartości kompozycyjnej zieleni (ok. 60 odpowiedzi). Respondenci zwrócili uwagę na: ciekawe połączenie handlu i zieleni, otwarcie przestrzeni dla pieszych, wyparcie samochodów z tej przestrzeni i reprezentatywny charakter placu. Jednak co znamienne, o ile temat zieleni dominował w kwestii zagospodarowania, to brakowało bardziej rozbudowanych wypowiedzi odnoszących się do innych kwestii zagospodarowania (zwłaszcza oceny konkretnych rozwiązań przestrzennych i funkcjonalnych).

Podobnie w kwestii polityki błękitno-zielonej dominowały pochwały wprowadzenia zieleni, w tym zieleni wysokiej (blisko 150 osób zwróciło na to uwagę). Ponadto za atuty uznano ogrody deszczowe i inne elementy wodne.

Reprezentatywne komentarze:

- 1. Uspokojony ruch samochodowy, 2. wygodny węzeł przesiadkowy komunikacji, 3. zieleni, 4. funkcje targowe
- Dużo zieleni, szybka i bezpieczna przesiadka pomiędzy SKA a tramwajami, dużo zieleni, uspokojenie ruchu
- Dodatkowa zieleni, przestrzeń przyjazna mieszkańcom, ale nie wykluczająca obecnych sposobów użytkowania placu
- Estetyka, poprawa komfortu życia mieszkańców i podróżnych, redukcja hałasu, zieleni
- fajne, zielone przystanki (mogły być już dawno, niezależne od pozostałej części projektu); uporządkowanie obecnego bazarku, choć forma z koncepcji odcina dostęp światła słonecznego do poziomu handlowego, więc jest to taki +/- ; uspokojony ruch kołowy; trochę cienia.
- Poprawa atrakcyjności okolicy hali targowej, uporządkowanie przestrzeni, umiejętne zorganizowanie przestrzeni zielonej nad placem targowym i w okolicy ulicy grzegórzeckiej ma szansę sprawić że przestrzeń ta stanie się miejscem nie tylko przesiadkowym, nie tylko arterią ale również odpoczynku pieszych i rowerzystów poruszających się na trasie wsch.-zach. i pł.-pd.. Uzupełnienie tego miejsca o gastronomię, ścieżki rowerowe, i odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni stwarza duży potencjał na nowe otwarcie w dostępie i atrakcyjności dla mieszkańców

- Zieleni. Estetyczne nawierzchnie. Zlikwidowanie chaosu na placu targowym. Brak reklam!!!!
- Dużo zieleni i wprowadzenie elementów wodnych, rewitalizacja i zadaszenie placu targowego,
- Koncepcje i wizualizacje nigdy nie są odzwierciedlone w rzeczywistości.

Prosimy wymienić negatywne elementy powyższego rozwiązania (reorganizacji przestrzeni w celu zorganizowania węzła przesiadkowego z placem) z perspektywy Pana/Pani sposobu użytkowania tej przestrzeni:

Analiza ogólna:

Spośród 680 ankiet w tym pytaniu wypowiedziało się 388 respondentów. Reszta nie zabrała głosu bądź udzieliła odpowiedzi „nie wiem/ nie ma” (292). Głównymi wątkami, które zostały poruszone w wypowiedziach są organizacja ruchu, w tym przede wszystkim kwestia wyłączenia kierunku zachód-wschód (dla ruchu samochodowego), organizacji ruchu rowerowego i komunikacji zbiorowej, obsługi ruchu kołowego (w tym miejsc postojowych). Ponadto można wyłonić także grupy odpowiedzi odnoszące się do: zagospodarowania terenu, polityki błękitno-zielonej, kwestii mieszkańców, usług i funkcji, a także szeroko pojętej kwestii bezpieczeństwa. Pojawiły się także odpowiedzi ogólne i inne, trudne do jednoznacznego skatalogowania.

Warto podkreślić, że kwestie poruszone w negatywnych komentarzach (w zestawieniu z pozytywnymi) charakteryzują się większą stanowczością, co wydaje się sugerować iż ww. zagadnienia są mocno przepracowane i uświadomione wśród respondentów.

Analiza szczegółowa:

W kwestii organizacji ruchu pojawia się wiele negatywnych komentarzy, w których respondenci wyrażają brak zrozumienia dla wprowadzanych zmian. Wiele osób wskazuje na brak jasnego wyjaśnienia ze strony Urzędu Miasta pobudek do takiej właśnie strategii. Wśród komentarzy dominuje stanowisko, że miastu brak alternatywy na wielu płaszczyznach, by móc wprowadzać tak radykalne zmiany: w infrastrukturze drogowej (niedomknięte pierścienie obwodnic, gdzie można byłoby skierować ruch tranzytowy, słabo rozwinięty system P&R), w systemie transportu zbiorowego (brak zintegrowanej komunikacji miejskiej, redukcja połączeń oraz wysoki koszt biletów nie zachęcający do przesiadki z samochodu) w alternatywnych formach podróżowania (brak roweru miejskiego). Za cel polityki zrównoważonego transportu - posiadającej tak wiele nieścisłości - część respondentów upatruje chęć wyparcia mieszkańców z atrakcyjnej dzielnicy i uczynienia ją kolejną turystyczną enklawą.

Wśród wypowiedzi zdecydowanie dominuje temat eliminacji ruchu samochodowego w kierunku zachód-wschód. Zdaniem wielu respondentów przyczyni się to do wydłużenia czasu przejazdu w tymże kierunku oraz paraliżu komunikacyjnego w tej części miasta. Argumentujący często wspomagają się przykładem trudności w przejeździe służb uprzywilejowanych oraz troską środowisko (dłuższy czas przejazdu przyczynia się do zwiększenia emisji CO₂, co stoi w sprzeczności z polityką transportową miasta). Mimo wszystko w wypowiedziach przejawia się troska o dostępność komunikacyjną dla: straży pożarnej (ul. Westerplatte), karettek pogotowia (ul. Kopernika, ul. Łazarza), dostawców oraz kupców Unitargu, klientów targu oraz mieszkańców pobliskich osiedli, a zatem osób, które nie poruszają się w tej przestrzeni tranzytem. Odzwierciedleniem tego jest również obawa o przeniesieniu ruchu na ciasne, wewnętrzne drogi (Metalowców, Siedleckiego, Blich, Łazarza) bądź inne już przeciążone ulice (Podgórska, Kopernika, Wielopole, a w szerszym kontekście Aleję Trzech Wieszców i tunel św. Rafała Kalinowskiego – jedyne trasy przelotowe przy niedomkniętych obwodnicach miasta), co skutkuje zwiększeniem bezpieczeństwa na II obwodnicy kosztem innych ulic.

Co równie istotne, ankietowani wskazują na niedopracowanie koncepcji zwłaszcza w najbardziej newralgicznych punktach, takich jak skrzyżowanie ul. Łazarza i Daszyńskiego z ul. Grzegórzecką oraz przeciążenie komunikacyjne ronda Grzegórzeckiego, które determinuje płynność na ul. Grzegórzeckiej. W argumentacji zwracają uwagę na konieczność bardziej systemowych rozwiązań niż przebudowa fragmentu ulicy. Pośród krytycznych komentarzy pojawiają się również takie, które wskazują na marginalizację kwestii obsługi ruchu kołowego. Brak bowiem dokładnych informacji zarówno o obsłudze przystanku kolejowego w transporcie samochodowym (taxi, K&R), jak również o miejscach postojowych do rozładunku towaru (m.in. wzdłuż ul. Grzegórzeckiej), klientów Unitargu (nie wszystkie zakupy da się przewieźć tramwajem bądź rowerem) oraz mieszkańców. Tu również pojawia się obawa przerzucenia funkcji parkowania na osiedlowe uliczki, dlatego wysuwane są propozycje priorytetu w dostępności dla mieszkańców (system monitorowania wjazdów itp.).

Zarzuty pojawiają się również po stronie rowerzystów. Wśród komentarzy dominują kwestie organizacji sieci tras rowerowych, począwszy od braku ciągłości trasy w kierunku ronda Grzegórzeckiego i wzdłuż

ul. Dietla (większość wypowiadających się rowerzystów optuje za trasą rowerową po stronie północnej, co ograniczyłoby kolizyjność z wysiadającymi użytkownikami SKA i KKM a także w spójny sposób spięłoby trasę od Mostu Grunwaldzkiego w kierunku Nowej Huty bez konieczności wielokrotnego przekraczania jezdni). W wypowiedziach dał o sobie znać ogólny zarzut niespójności organizacji, która – zdaniem respondentów – nie poprawia segregacji ruchu lecz jeszcze bardziej wzmagają kolizyjność („wielokrotnie krzyżujące się z przebiegami tras pieszych i samochodowych pogarszają bezpieczeństwo”). Sam projekt zaprezentowany przez ZZM charakteryzuje się dużym potencjałem kolizyjności m.in. z powodu sposobu oddzielenia trasy rowerowej od jezdni (brak zieleni lub innych elementów oddzielających trasę rowerową od torowiska), braku czytelnie wytyczonych ścieżek rowerowych zarówno na ulicy jak i w obrębie placu, co może zwiększać ryzyko kolizji pieszy-rowerzysty (komentarze na temat nieczytelnego projektu posadzki przypominającego „fale Dunaju”). Pojawiły się również uwagi techniczne względem niepoprawnego wyprofilowania DDR-ów i ich szerokości oraz niedostatecznej infrastruktury (stojaki, zadaszony parkingi rowerowe i stacja przeładunkowa cargo).

Pod względem transportu publicznego wysunięto propozycję przebudowy torowiska i przesunięcia go bliżej Placu Grzegórzeckiego (o jeden przepust wiaduktu), a także drobne uwagi, np. zadaszony przejścia pomiędzy przystankiem SKA i KKM (np. pergola z zieleni między przystankami).

Kolejną grupę komentarzy stanowią opinie odnoszące się do projektu zagospodarowania terenu. Ankietowani wskazują to, że projekt placu nie uwzględnia koncepcji zagospodarowania byłych terenów UJ w Wesołej, jest nieczytelny i stanowi przykład przedkładania formy nad funkcję, przez co staje się mało realną propozycją (niefunkcjonalne trasy dla pieszych, dziwne wzory z pasów zieleni i na posadzce). Wątek nieprzystawalności projektu do realizacji silnie rezonuje wśród ankietowanych, czego reprezentatywnym przykładem jest kwestia przystanku SKA, który obecnie swoją formą całkowicie odbiega od wyróżnionej koncepcji („Koszmarne estetyka powstających peronów”). Za niedociągnięcie koncepcji uważa się brak wzięcia pod uwagę terenów z tyłu Hali Targowej (przy ul. Metalowców), na którą bezpośrednio oddziałuje Plac Grzegórzecki oraz nieuwzględnienie niepełnosprawnych użytkowników w projekcie schodów. Projekt wydaje się górnolotny i mimo dużego udziału zieleni

wymaga użycia znacznej ilości betonu, co może przyczynić się do zwiększenia emisji CO₂. Niektóre elementy zagospodarowania są nieuzasadnione z punktu widzenia funkcji (amfiteatr, masywne zadaszenie targu, prymat przestrzeni rekreacji nad funkcją placu przesiadkowego) a także użytkowników („...pomija potrzeby zwykłych mieszkańców Krakowa”). Komentarze wskazują, że projekt sprawia wrażenie koncepcji uwzględniającej wyłącznie dwie perspektywy: architektury zieleni i inżynierii ruchu, pod kątem organizacji przestrzeni jawi się jako chaotyczna i nieintuicyjna dla różnych użytkowników miasta. Ponadto brak jej dopracowania pod kątem małej architektury (brak źródeł miejskich, stojaków rowerowych, koszy na śmieci).

Istotną część komentarzy odnosi się do kwestii ekologii i polityki błękitno-zielonej. Prym wiodą wśród nich obawy „greenwashingu” poprzez m.in.: nasadzania drzew w betonowych donicach, które w żadnej mierze nie przeciwdziałają efektowi wyspy ciepła, nieuwzględnianiu projektów faktycznie retencjonujących wodę oraz prostych proekologicznych rozwiązań, proponując w zamian kosztowne i drogie w utrzymaniu zadaszenie targowiska. W konsekwencji wyrażono obawy o faktyczną ilość zieleni w projekcie, zachowanie starodrzewu przy ul. Grzegórzeckiej oraz postawiono pytanie o sposób połączenia zielonej alei Dietla i alei Daszyńskiego będącym w zgodzie z funkcją placu.

Pod względem funkcji i usług najwięcej negatywnych komentarzy odnosi się do relacji projekt – plac targowy. Obawy o zachowanie placu targowego odnoszą się do trzech kwestii – faktycznej aranżacji placu i zachowaniu jego klimatu (tożsamości), braku dojazdu klientów do targu (oby zmiany nie ograniczyły możliwości zrobienia zakupów na hali targowej i pozwoliły na 30-minutowy postój), a także konsekwencji wynikających z prac budowlanych w realizacji tak dużej i ingerującej w przestrzeń formy architektonicznej (a przy tym zacieniającej targowisko), której przedłużający się proces budowy może przyczynić się do upadku targowiska. Koncepcji zarzuca się również brak uwzględnienia miejsca na food trucki (w tym „nyskę z kielbaskami”) oraz „pchli targ”.

Ostatnim z wiodących tematów jest kwestia mieszkańców, którzy czują się marginalizowani, zwracając uwagę, że życie w tej okolicy wiąże się z konkretnymi potrzebami, których realizacja powinna być wzięta pod uwagę przez projektantów. Ci bowiem nie stanowią zagrożenia generowania ruchu tranzytowego, dlatego oczekują

przedsięwzięcia stosownych (ugodowych) rozwiązań. Poza utrudnieniami komunikacyjnymi mieszkańcy obawiają się wzrostu przestępczości w tym rejonie (kieszonkowcy, osoby nietrzeźwe i w kryzysie bezdomności zawłaszczające przestrzeń publiczną).

Reprezentatywne komentarze:

- Brak możliwości wybrania przez siebie środka transportu adekwatnego do sytuacji,
- Prowadzenie DDR północną jezdnią, która powinna stać się dwukierunkowa. Brak powiązania „nowego placu” z peronami, za równo komunikacyjnie jak i wizualnie. Wysoki koszt realizacji i jeszcze wyższy utrzymania, zważywszy na fakt, że utrzymywanie w Krakowie dotychczas słabo się przyjęło co może doprowadzić do katastrofy tego miejsca za jakiś czas. Zdecydowaną wadą jest też zakładane przecięcie układu komunikacyjnego dla ruchu samochodowego. Wiadomo, że nie da się zrobić „śródmiejskiego P+R” ale możliwość dojazdu by odebrać kogoś powinna pozostać. Dojazd do hali i targowiska dla mieszkańców zachodnich dzielnic również powinien być możliwy, bez konieczności korzystania z nieistniejących prawie obwodnic (chyba, że one będą funkcjonowały wcześniej, bo inaczej funkcja placu targowego stanie się marginalnie nieistotną). Fajnym elementem wizualnym jest woda ale obawiam się, że może w tej formie nie być najbezpieczniejsza (może powinna być wyniesiona ponad płaszczyznę komunikacji), no i argument utrzymania, sprzątnięcia śmieci, które na rozległej przestrzeni ta woda będzie wylapywała.
- Zwiększony ruch, możliwe, że będzie zbyt tłocznie. Obawiam się także o Al. Daszyńskiego, która jest jedną z nielicznych zielonych przestrzeni gdzie ludzie odpoczywają i spacerują, że ruch na niej się wzmoże, a powinien być ograniczony.
- Wizualnie bardzo niebezpieczny węzeł, spowoduje, albo poruszanie się tramwajów tempem ślimaka - czyli nie zachęci się ludzi, albo będzie dochodziło do potrąceń. Przestrzeń torowiska musi istotnie się wyróżniać w ramach węzła przesiadkowego. W koncepcji brak peronów przystankowych, skoro ludzie starsi najczęściej korzystają z Hali to jak mają wsiąść do tramwaju z poziomu placu? Jak ludzie niepełnosprawni mają z korzystać z transportu zbiorowego. Koncepcja pod względem transportowym w całości zła.
- Brak zorganizowania drogi rowerowej w obrębie placu i decyzji

co z odcinkiem w stronę Grzegórzeckiej (strona północna lub południowa), brak połączenia rowerowego wzdłuż torów kolejowych (od nowej kładki na Wiśle na moście kolejowym, wzdłuż Halickiej, przecinając Dietla i dalej w stronę Kopernika).

- Brak możliwości komunikacji samochodowej od centrum (od ulicy Dietla), brak dojazdu do Daszyńskiego i Hali Targowej z tamtej strony miasta. Brak istniejącej ani nawet planowanej alternatywnej trasy komunikacyjnej dla zwiększonego ruchu samochodowego. Powinno się takie zmiany zaczynać od inwestycji zwiększających przepustowość alternatywną, a dopiero gdy istnieje, zwrócić i przenosić ruch. Tymczasem zablokuje się tu przejazd, a mieszkańcy niech stoją w korkach z braku alternatywy, bo na rowery się nie przesiądą w takiej skali. Alternatywą do przejazdu nie jest Podgórska, ani ulice po drugiej stronie Wisły na Zablociu
- Redukcja miejsc parkingowych (trzeba pomyśleć o możliwym priorytecie parkowania dla mieszkańców przy takich rozwiązaniach).
- Znacznie podniesie się natężenie ruchu, co może być uciążliwe dla mieszkańców oraz koszmarne estetyka powstających peronów, która nijak się ma do otoczenia i psuje okolicę.
- 1. Brak zewnętrznego TARGU. 2. Zmiana tożsamości miejsca (można to zrobić zmiany ale nie tracąc charakteru miejsc) - brak TARGU na zewnątrz ze stoiskami. 3. Brak miejsc parkingowych (!!!) dla klientów. 4. Plac/park na 1 kondygnacji nad ziemią (na świecie tak się nie projektuje). Kto tam będzie chodził -przecież nie starsze osoby? W pobliżu są przecież Planty Daszyńskiego. 5. BRAK OTWARTEGO KONKURSU ARCHITEKTONICZNEGO. Wiele zachodnich miast nie wstydy się targów. Organizuje się otwarte konkursy by najlepsi projektanci tworzyli projekty, konsultując się z mieszkańcami. Obecny sprawia wrażenie STUDENCKIEGO PROJEKTU (przepraszam za to wyrażenie).
- 1. likwidacja centrum lokalnego życia - targowiska 2. powstanie w zamian zielonej przestrzeni bez funkcji.
- Całościowe zadaszenie placu oraz powstanie na dachu parku. Plac targowy powinien częściowo być otwarty i doświetlony. Targ powinien być zadaszony tworzywem, które umożliwi doświetlenie tego miejsca - plastik, szkło. Brak zgody na tworzenie kolejnej kondygnacji nad placem, czy Tworzenie przestrzeni zielonej. Za dużo betonu. Tworzenie amfiteatru ze schodami w tym miejscu zabierze przestrzeń.
- Zwiększenie ilości zieleni kosztem jeszcze większego zwiększenia ilości betonu, nieoczywista droga dojścia z peronów PKP na

przystanki MPK, zasłonięcie targowiska od strony ul. Grzegórzeckiej, stworzenia powierzchni rekreacji i wypoczynku, z której mało kto będzie w ten sposób korzystał, zagrożenie upadku targowiska w okresie realizacji inwestycji.

- obawiam się, że wpłynie to negatywnie na plac targowy - długotrwałe zamknięcie lub zwiększenie czynszów dla sprzedających, pewnego rodzaju "gentryfikacja" jego asortymentu i profilu działalności.
- Utracony zostanie lokalny charakter placu targowego, martwię się że drobni przedsiębiorcy zostaną wyparci przez tzw. obcy kapitał; że ludzie, którzy żyją z handlu pod Halą od kilkudziesięciu lat, stracą swoje miejsce, tak jak to się stało z ciągiem sklepików pod wyburzanym nasypem kolejowym. Obawiam się też wzrostu drobnej przestępczości.

Uwagi telefoniczne

Z możliwości zgłoszenia uwag telefonicznie skorzystało 11 osób. W dniach 25-28.10 dodatkowo odebrano 4 telefony z zapytaniem o informacje dot. konsultacji społecznych oraz dwa telefony dotyczące ankiety.

Uwagi zgłoszone przez rozmówców:

- zachowanie targowiska jest kluczowe dla tej części Krakowa, wiele osób kupuje tam świeże warzywa i owoce, jest to kultowe miejsce warte uwagi
- przyda się estetyzacja targowiska, ładne stragany pomogą wyeksponować towar
- osoby handlujące na targowisku nie wiedzą co się dzieje, potrzebna jest oficjalna informacja dotycząca przyszłości targowiska
- zgłoszenie różnicy wysokości terenu - parking wzdłuż terenu kolejowego jest około metr wyżej niż poziom terenu pod nową estakadą po wykonaniu prac przez Strabag
- osoba korzystająca codziennie samochodem z wyjazdu z Daszyńskiego na ulicę Grzegórzecką w obie strony zgłosiła brak poczucia bezpieczeństwa ruchu drogowego na tym skrzyżowaniu, szczególnie przy przekraczaniu ścieżki rowerowej
- widoczna jest niekonsekwencja działań jednostek miejskich, celebrowanie posadzenia 3 drzew kontrastuje z pozwoleniem na wycinkę 300 drzew w innym miejscu miasta
- wielu mieszkańców posiada samochody i nie jest w stanie się z nimi rozstać, więc miasto powinno budować parkingi wielopoziomowe w dzielnicach mieszkaniowych i udostępniać je w ramach abonamentów dla mieszkańców
- należy wziąć pod uwagę osoby starsze i niepełnosprawne, które są w stanie prowadzić samochód, dzięki czemu mogą same się dostać w miejsca, które potrzebują odwiedzić, nie angażując przy tym innych osób (rodziny, znajomych)
- przy wyłączonej sygnalizacji świetlnej pieszki na Dietla i Grzegórzeckiej przechodzą cały czas i trudno jest przejechać samochodem, które stoją przez to w korku
- wydzielona ścieżka rowerowa na Dietla i Grzegórzeckiej utrudnia ruch samochodów i tramwajów
- zbudowano dużo galerii handlowych w centrum miasta, więc dużo osób przyjeżdża samochodami żeby je odwiedzić
- brakuje miejsc postojowych dla mieszkańców, należy realizować

- parkingi kubaturowe, żeby pomieścić więcej samochodów
- estetyka i forma nowobudowanych budynków nie odpowiada historycznej atmosferze Krakowa
- mieszkańiec wnioskował o kontrolę stanu kanalizacji ogólnospławnej miejskiej z rejonu placu Grzegórzeckiego i al. Daszyńskiego. Infrastruktura kanalizacyjna jest przestarzała, zostało do niej podłączone wiele nowych budynków, przez co jej przepustowość jest niewystarczająca. W połączeniu z wysokim poziomem wód gruntowych (dawne koryto Wisły) skutkuje to częstym zalewaniem piwnic budynków przy al. Daszyńskiego, ul. Gurgacza oraz Hali targowej, nawet w przypadku niewielkich opadów deszczu.
- W opinii mieszkańca wielokrotnie przekroczono wskaźniki norm przepustowości kanalizacji ogólnospławnej, co podobno zostało potwierdzone już ok. 10 lat temu przez ekspertyzę stanu tej infrastruktury zleconą przez Miasto. W al. Daszyńskiego jest zbiornik przelewowy, którego pojemność jest niewystarczająca.
- W ramach budowy Placu Grzegórzeckiego powinna zostać przebudowana kanalizacja ogólnospławna. Brak takiego działania może skutkować podmywaniem i nierównym osiadaniem torowiska oraz pogorszyć warunki siedliskowe dla planowanej na placu zieleni. Przebudowa infrastruktury w późniejszym niż budowa placu terminie, może wiązać się z koniecznością ponownej przebudowy placu.
- wniosek o zapewnienie dojazdu dla autobusów na zasadzie kiss&ride oraz możliwość organizacji ogródków gastronomicznych przed budynkiem hotelu.
- powinien być utrzymany przejazd tranzytowy przez Dietla.
- przystanek SKA, infrastruktura rowerowa i zielenie powinny się wprowadzać, ale przejazd powinien być w obie strony.

Pytania zgłaszane w trakcie dyżuru:

- czy ścieżka rowerowa będzie likwidowana czy nie? (odpowiedź, że decyzja jest wstrzymana na czas konsultacji).

Uwagi mailowe

W trakcie trwania dyżuru mailowego 9 osób przesłało uwagi mailowe do konsultowanego obszaru.

Uwagi zgłoszone w mailach:

Negatywna ocena proponowanych zmian ze względu na:

- znaczne, (zdaniem mieszkańca oraz Rady Dzielnicy II Grzegórzki), ograniczenie liczby miejsc postojowych;
- niezrozumiałą propozycję wytworzenia zastępczych miejsc postojowych w ciągu ul. Wielopole, która znajduje się w innej dzielnicy i strefie parkowania, w której abonament mieszkańca Grzegórzek nie obowiązuje;
- niezrozumiałą propozycję zastępczych miejsc postojowych po południowej stronie placu - poddanie w wątpliwość możliwości zorganizowania odpowiedniej liczby miejsc postojowych w tamtym rejonie;
- niepotrzebne założenie pozostawienia postoju taksówek w dotychczasowej lokalizacji, gdy większość pasażerów woli zamawiać je telefonicznie lub internetowo, co jest tańsze, wygodniejsze i bezpieczniejsze;
- nieprzewidzenie miejsc postojowych przeznaczonych dla mieszkańców w miejscu postoju taksówek, który powinien być przeniesiony bliżej przyszłego przystanku kolejowego;
- zaplanowanie miejsc "kiss&ride", które nie będą ułatwieniem dla mieszkańców;
- planowaną likwidację istniejących miejsc postojowych oraz istniejącej zatoczki do bezpiecznego zatrzymywania się samochodów do obsługi funkcjonujących w parterach usług;
- brak zwiększenia liczby miejsc postojowych w okolicy - planowane miejsca postojowe wzdłuż ul. Blich powinny być dodatkowymi, a nie zastępczymi;
- obawę o zablokowanie ruchu pomiędzy ul. Dietla a rondem Grzegórzeckim oraz przecznic;
- pogorszenie warunków ruchu okolicznym mieszkańcom w dojeździe do domu, poprawiając sytuację turystom;
- zbyt radykalną propozycję zmian (nie kwestionując potrzeby przeprowadzenia remontu i unowocześnienia przestrzeni);
- zmęczenie długotrwałymi, uciążliwymi remontami przeprowadzanymi w okolicy (inwestycja PKP PLK);
- narażenie mieszkańców na przedłużenie o kolejne lata uciążliwości

- związanych z inwestycjami infrastrukturalnymi przeprowadzanymi w okolicy;
- niezadowolenie ze zmian w układzie komunikacyjnym (wycofanie linii autobusowych 184 i 484);
- trudne warunki ruchu samochodowego na ul. Dietla ("paraliż komunikacyjny") również poza szczytem komunikacyjnym, a pojazdy stojące w zatorach bardziej zanieczyszczają powietrze niż pojazdy swobodnie przejeżdżające ulicą;
- brak możliwości przejazdu służb ratunkowych w warunkach zatłoczenia komunikacyjnego;
- ulica Grzegórzecka stanowi najkrótsze połączenie Podgórze i Nowej Huty, które pozwala przemieszczać się bez wielokilometrowych objazdów przez zakorkowane miasto, jest niezbędna do normalnej egzystencji, np. przewozu osób niepełnosprawnych - wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Grzegórzeckiej uniemożliwi przejazd tym odcinkiem, a więc pogorszy warunki poruszania się w ww. relacji;
- wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Grzegórzeckiej jest zbędne - można by było pozostawić przejazd w dotychczasowej formie i zastosować środki ograniczające prędkość;
- funkcjonowanie drogi dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej kosztem pasa ruchu dla samochodów i poruszanie się samochodów po pasie tramwajowo-autobusowym, co powoduje wydłużenie czasu przejazdu pojazdów transportu publicznego;
- brak priorytetu autobusowego w sygnalizacji świetlnej;
- pomysł zabruku kostką pustej przestrzeni z odrobiną zieleni pośrodku, która nie będzie służyć nikomu i niczemu;
- niedostateczna ilość zieleni w projekcie (nowych nasadzeń);
- obawę o powtórzenie się przypadku Placu Jana Nowaka - Jeziorańskiego, będącego przykładem marnotrawstwa przestrzeni w centrum dużego miasta;
- rozwiązania, które są utrudnieniem dla ludzi starszych, którzy stanowią większość zamieszkujących okolicę ludzi;
- dyskryminację ludzi zamieszkujących śródmieście, którzy mają prawo, jak inni obywatele, do posiadania i przemieszczania się samochodem;
- obawę o wyludnienie się centrów miast ze względu na uciążliwości spowodowane realizacją inwestycji;
- obawę o obniżenie poziomu życia okolicznych mieszkańców, będącego skutkiem wprowadzonych zmian;
- brak potrzeby tworzenia placu czy woonerfu w tym miejscu Krakowa ze względu na dobrą dostępność do funkcji rekreacyjnych

- i wypoczynkowych (park w al. Daszyńskiego, Bulwary Wiślane) i planowany już park na Wesołej;
- zbyt duże koszty finansowe planowanej inwestycji w kontekście trudnej sytuacji budżetowej miasta spowodowanej pandemią COVID-19;
- droga dla rowerów w ul. Grzegórzeckiej nie została zaplanowana po północnej stronie drogi, tak jak to przewiduje Studium rowerowe (aktualizacja z 2019 roku);
- projekt zakłada poprawę warunków ruchu dla transportu zbiorowego i pogorszenie warunków ruchu samochodowego, jednak kierowcy stojący w korkach nie przesiądą się na rower czy tramwaj, lecz będą dalej stać w korkach i przeklinać pomysłodawców;
- ciąg ulic Dietla - Grzegórzecka stanowi istotny ciąg komunikacyjny łączący wschodnią i zachodnią część Krakowa, a przenoszony tymi arteriami ruch nie ma gdzie się przenieść (zmiany miałyby sens w przypadku zwiększenia przepustowości II obwodnicy);
- projekt nie uwzględnia potrzeb wszystkich użytkowników ruchu drogowego - powinno znaleźć się miejsce i na tramwaj i jego pasażerów, i na rowery, i na pieszych, i na poruszających się samochodami (w obie strony), i na zieleni;
- obawy dotyczące likwidacji funkcji targowej Placu Grzegórzeckiego;
- obawę o nieuwzględnienie dojazdu do garaży dla nieruchomości przy ul. Dietla 105 oraz 107 od strony ul. Wrzesińskiej;
- obawę o hałas generowany przez punkty gastronomiczne typu fast food.

Pozytywna ocena proponowanych zmian ze względu na:

- utrzymanie drogi dla rowerów w ciągu ul. Grzegórzeckiej, która poprawiła warunki ruchu rowerowego;
- przestrzeń placu, która zasługuje na pełną odnowę;
- powstanie przystanku kolejowego, który sprawi, że będzie to jedno z ważniejszych miejsc przesiadkowych w Krakowie, wymusza konieczność dostosowania infrastruktury i przystosowania przestrzeni do funkcjonowania dużej liczby mieszkańców i turystów;
- 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.